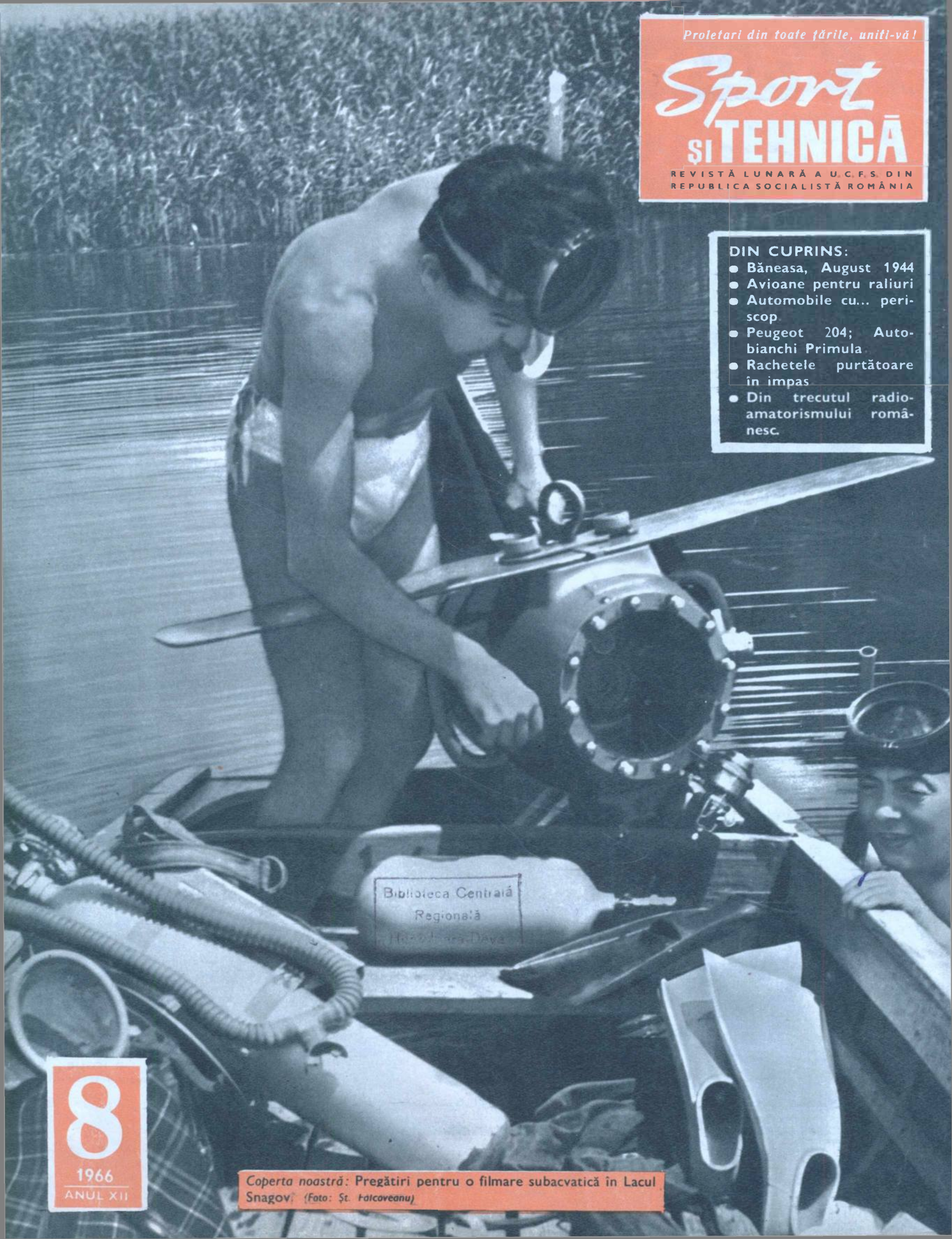
Proletari din toate țările, uniți-vă!

Sport și TEHNICĂ

REVISTĂ LUNARĂ A U.C.F.S. DIN REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA

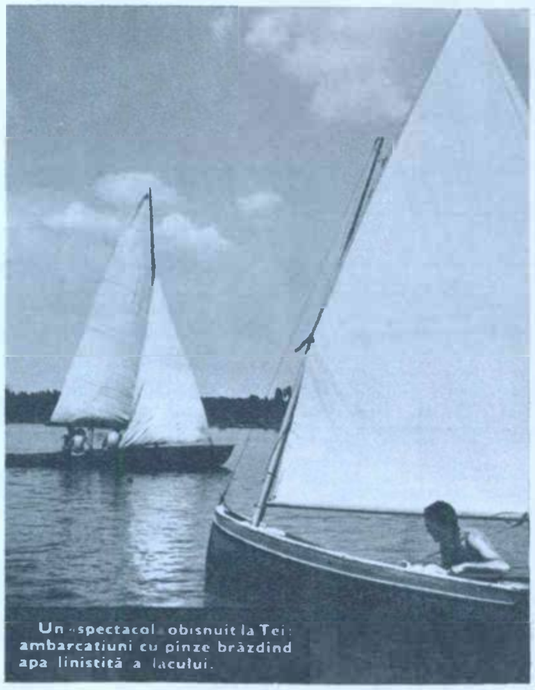


DIN CUPRINS:

8
1966
ANUL XII

Coperta noastră: Pregătiri pentru o filmare subacvatică în Lacul Snagov. *(Foto: Șt. Falcoveanu)*

VACANȚĂ STUDENȚEASCĂ



Un spectacol obișnuit la Tei: ambarcațiuni cu pînze brăzdind apa liniștită a lacului.



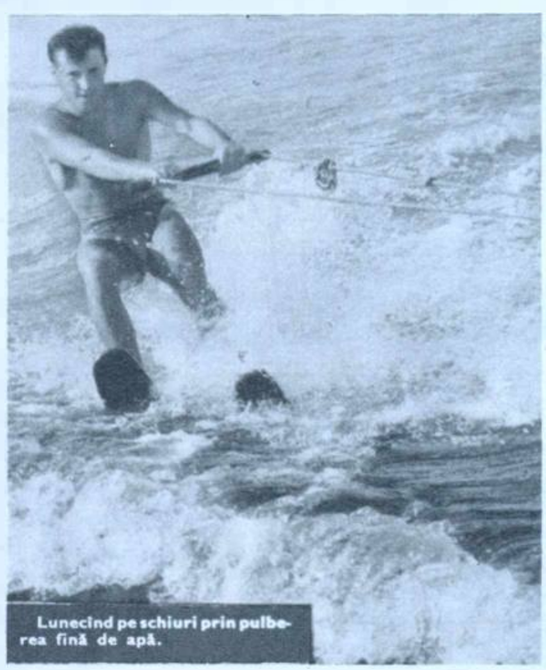
O plimbare cu hidrobicicleta este cît se poate de plăcută...



Studenții cărora le place viteza iau loc la bordul «papucilor zburători».



Înotătorii subacvatici se pregătesc de ieșire în larg.



Lunecînd pe schiuri prin pulberea fină de apă.

În timpul vacanței de vară, cînd canicula pune stăpînire pe oraș, drumurile studenților bucureșteni duc, aproape toate, către lacul Tei. Cu ani în urmă, acolo, în liniștea sălciilor și a apei, s-a amenajat o splendidă bază de sport și agrement, la care viitorii ingineri, profesori, medici sau agronomi, vin cu multă plăcere să-și petreacă ceasurile libere. Pe o întindere de cîteva zeci de hectare, ei au la dispoziție terenuri de fotbal, volei, baschet și tenis de cîmp, instalații de gimnastică, mese pentru șah și ping-pong, o bibliotecă cu sute de volume, o scenă de spectacole în aer liber.

După datele pe care ni le-a furnizat tovarășul I. Ștefănescu, directorul Complexului sportiv universitar de la lacul Tei, reiese că acolo vin zilnic, în perioada de «vîrf», peste zece mii de tineri. Programul organizat, la care își aduc din plin contribuția studenții, cuprinde conferințe, manifestări artistice, concursuri, lecții de inițiere în diferite discipline sportive. Un loc central în activitatea de vacanță ce se organizează la Tei, îl ocupă sporturile nautice, plaja sub binefăcătoarele raze ale soarelui, înotul, săriturile de la trambulină. Anul trecut aproape 700 de studenți au învățat aici să înoate, iar pentru cei care erau familiarizați cu această disciplină sportivă s-au organizat numeroase întreceri.

Pentru sporturile nautice există la complex trei secții: caiac-canoe, canotaj academic și iahting. Antrenorii Ion Spiță și Virgil Ștefănescu au la dispoziție o mare «flotă» de ambarcațiuni, cu care organizează atît cursuri de inițiere, cît și diferite concursuri. De asemenea, la anumite intervale de timp, se organizează excursii cu ambarcațiunile pe Dunăre sau în Deltă. La bordul iolelor sau F.D.-urilor, studenții cutreieră apele, se recreează, își fortifică organismul și cunosc mai bine frumusețile patriei.

Există la Complexul Tei și studenți care practică scufundarea cu echipament simplu: mască, labe și tub. Grupul acestora era cu cîțiva ani în urmă destul de restrîns, dar acum el s-a extins, numărînd peste 30 de băieți și fete. Incursiunile subacvatice ale acestor înotători sînt urmărite cu mult interes, așa cum de altfel sînt urmărite și evoluțiile schiorilor nautici sau ale celor care brăzdează apa lacului la bordul «papucilor zburători».

Evident, vacanța înseamnă în primul rînd odihnă, destindere, recreație. Dar studenții bucureșteni nu se rezumă numai la atît. Folosind din plin minunatele condiții ce le au la dispoziție, ei își lărgesc orizonturile, se inițiază sau își perfecționează deprinderile în diferite discipline sportive, participă la concursuri, fac din sport un bun prieten de vacanță. De aceea, acum, în zilele însorite de vară, ei se îndreaptă în număr mare către Complexul de la lacul Tei, unde de fiecare dată îi așteaptă o activitate bogată, tinerească, plină de minunate satisfacții.

D. IOSUB
Fotografii: I. MIHĂICĂ

MAREA SĂRBĂTOARE A ELIBERĂRII

Ziua de 23 August reprezintă în istoria poporului nostru momentul saltului spre zorii istoriei socialiste, spre libertate, independență și suveranitate, spre belșugul și fericirea clipelor de astăzi și a celor viitoare.

În vara acestui an plin de roade bogate, de bucurii și de împliniri, sărbătorim douăzeci și doi de ani de la revoluția populară începută prin insurecția armată din august 1944, organizată și condusă de Partidul Comunist Român. Acest eveniment a deschis o era nouă în viața poporului nostru. Partidul Comunist Român — inițiatorul, organizatorul și conducătorul insurecției armate antifasciste — a folosit cu pricepere situația creată în urma strălucitelor victorii militare ale Armatei Sovietice și a succeselor coaliției antihitleriste. România a fost scoasă din războiul hitlerist și a întors armele împotriva Germaniei naziste.

Eliberarea de sub jugul fascist a creat poporului român posibilitatea de a-și aduce contribuția la zdrobirea fascismului, a făcut să crească prestigiul internațional al României. Energia creatoare a maselor a fost descătușată, s-a dat impuls luptei poporului nostru pentru atingerea obiectivelor strălucite ale progresului social, pentru înfăptuirea sarcinilor revoluției socialiste.

Înaintînd, sub conducerea partidului, pe drumul deschis la 23 August 1944, poporul român, în frunte cu clasa muncitoare, a smuls poziție după poziție din mîinile claselor exploatatoare, a cucerit întreaga putere politică și a instaurat dictatura proletariatului, a luat în stăpînire principalele mijloace de producție, a pășit la construirea socialismului și a asigurat triumful deplin al noii orînduiri în patria sa. La douăzeci și doi de ani de la eliberarea țării, ori încotro îți îndrepți privirile vezi roadele acestor minunate izbînzi: fabrici și uzine moderne, puternice hidrocentrale, noi mine și schele petrolifere, vaste șantiere de construcții, care au adus suflul dătător de viață al industrializării în toate regiunile țării, au sporit considerabil puterea economică a patriei; cooperativizarea agriculturii, atenția deosebită acordată întăririi bazei ei tehnico-materiale și organizării producției după metode științifice au dus la creșterea permanentă a producției agricole; cartiere și orașe întregi care au devenit de nerecunoscut — cu magistrale și artere largi, cu blocuri de locuințe luminoase; o vastă rețea de institute de învățămînt, cultură și sănătate, de care beneficiază întregul popor; strălucite succese ale științei, literaturii și artei.

Concomitent cu celelalte domenii de activitate, succese de seamă a obținut în cei douăzeci și doi de ani de la eliberarea patriei, și mișcarea noastră sportivă. Prin grija partidului, cultura fizică și sportul românesc s-au dezvoltat impetuos în anii puterii populare, devenind un bun al maselor, important mijloc de călire fizică, de instruire și educare în spiritul idealurilor socialismului și păcii. Sportul de masă din țara noastră, care cuprinde milioane de oameni ai muncii și în special tineretul, constituie o sursă permanentă de noi și valoroși performeri, care reprezintă cu cinste culorile patriei în întrecerile internaționale. În timp ce în întreaga istorie a sportului românesc dinainte de 23 August 1944 s-a obținut o singură medalie de argint și un loc III la Jocurile Olimpice, după eliberarea patriei sportivii noștri au cucerit zeci de medalii de aur, argint și bronz, numeroase titluri de campioni mondiali, europeni, sau balcanici.

Toate aceste succese ale mișcării sportive n-ar fi fost posibile fără asigurarea unor minunate condiții materiale de pregătire. Pe măsura dezvoltării economiei naționale, la dispoziția oamenilor muncii,dornici să-și oțelească organismul și să-și petreacă în mod plăcut timpul liber, au fost puse sute de stadioane și săli de sport, zeci de mii de terenuri de volei, baschet, handbal etc. De o bună parte din aceste mijloace materiale beneficiază și tinerii care îndrăgesc sporturile tehnico-aplicative. Aviatorii sportivi, motocicliștii, radioamatorii și ceilalți au la dispoziție mașini și aparate moderne cu care se antrenează și participă la concursuri, își ridică mereu măiestria și orizontul de cultură, devenind mai folositori în opera de înălțare și propășire a patriei.

În România socialismul a învins deplin și definitiv. De la o țară cu industrie slabă, în care monopolurile imperialiste dețineau poziții dominante, cu agricultura înapoiată în care mai continua să existe rămășițe ale relațiilor feudale — la țara socialistă de azi, cu o industrie dezvoltată și o agricultură în continuu progres; de la monarhia burghezo-moșierească — la Republica Socialistă România este o întreagă epocă istorică, pe care poporul român a străbătut-o cu succes sub conducerea înțeleaptă a Partidului Comunist Român.

Intrînd în al douăzeci și treilea an de viață liberă, poporul nostru are în față perspectivele mărețe trasate prin programul adoptat la cel de-al IX-lea Congres al P.C.R. — de dezvoltare multilaterală a patriei, de continuare, pe o treaptă mai înaltă, a procesului de desăvîrșire a construcției socialiste. Succesele obținute în întîmpinarea zilei de 23 August pe linia transpunerii în viață a noului plan cincinal, munca ce se desfășoară în toate domeniile construcției socialiste constituie dovezi ale voinței nestrămutate a oamenilor muncii de a-și pune toată energia și capacitatea de muncă în slujba înfăptuirii sarcinilor trasate de Congres.

Întregul popor este însuflețit de convingerea că fiecare succes obținut în construcția socialistă din țara noastră reprezintă o contribuție la întărirea sistemului socialist mondial, la victoria cauzei socialismului și păcii în lume. El se bucură și este unanim în a sprijini politica externă a statului nostru de prietenie și colaborare cu țările socialiste, de dezvoltare a relațiilor multilaterale cu toate țările, fără deosebire de orînduire socială, pe baza principiilor coexistenței pașnice.

Poporul român își manifestă solidaritatea frățească cu toate popoarele care luptă pentru eliberarea lor națională și socială, condamnă cu hotărîre agresiunea imperialistă americană în Vietnam, sprijină lupta eroică a poporului vietnamez pentru victoria cauzei sale drepte.

Marea sărbătoare a eliberării găsește România, stat liber, independent și suveran, pășind cu fruntea sus, în rîndul țărilor socialiste, a forțelor iubitoare de pace și progres din întreaga lume. De pe treptele marilor biruințe obținute sub conducerea partidului, poporul român privește cu mîndrie și încredere viitorul, hotărît să obțină noi și strălucite victorii în îndeplinirea planului cincinal, să ducă patria tot mai departe pe drumul însorit al socialismului, bunăstării și fericirii.

Întrecerile planoristice de la OREL



Cea mai însemnată competiție planoristică internațională a acestui an a fost «Concursul prieteniei» de la Orel — 3—13 iulie — la care au participat sportivi din opt țări socialiste. Confruntarea a urmărit, mai întîi o verificare a pregătirii planoriștilor în vederea campionatelor mondiale din 1967, apoi studierea condițiilor de zbor din regiunea Orel, unde este în curs de organizare un modern centru de planorism de performanță și, în sfîrșit, studierea problemelor legate de eventuala organizare în U.R.S.S a viitoarelor mondiale de planorism. O notă deosebită a constituit-o și faptul că este pentru prima oară cînd un concurs internațional a cuprins și o categorie specială, pentru femei.

La întrecere au participat sportivi binecunoscuți: campionul mondial și vicecampionul de anul trecut, polonezii Jan Wroblewski și František Kempka, recordmana mondială Pelaghia Majewska — Polonia, ca și campionii naționali ai Ungariei, R.D. Germane, Cehoslovaciei, Iugoslaviei, României, Bulgariei.

Diferitele tipuri de planoare cu finețe cuprinse între 34 și 42, echipamentul acestora, operativitatea echipelor de readucere a aparatelor la bază, din locurile de aterizare — totul a fost verificat în cele mai mici amănunte.

•

Orel-ul, orașul lui Turgheniev, vechi de peste 400 de ani, se găsește la circa 350 km sud-vest de Moscova, într-o regiune de șes, cu foarte bune condiții meteorologice pentru planorism. În continuă dezvoltare, aeroclubul de aici dispune de un impresionant parc de planoare și avioane — toate metalice, ancorate permanent sub cerul liber.

În zilele de 29 și 30 iunie, de pe șoselele principale dinspre Kiev, Briansk și Moscova au început să sosească neobișnuitele caravane de mașini, de diferite tipuri, prevăzute cu înalte antene de radio emisie-recepție și purtînd agățate în spate remorci curioase, înțesate cu aparate de zburat. Erau invitații la concurs. Aviatorii gazde le-au ieșit în întîmpinare la 200 km de oraș, însoțindu-i cu escorte de miliție motorizată.

Aerodromul Pugaciovska, 2 iulie. Au început zborurile de antrenament pentru recunoașterea zonei și identificarea reperelor; s-au amenajat locurile de parcare și mijloacele de ancorare întrucît aerodromul nu dispune de hangare. Echipa noastră, destul de mică, și-a găsit un sprijin de nădejde în inimosul Costea Gaindric — un moldovean simpatic — traducătorul nostru. Zburam pe un planor de tip Foca-2 din clasa standard iar planoristului Gheorghe Gîlcă i-a fost pus la dispoziție un planor A-15 — pe care zburau și sportivii sovietici — pentru a concura în clasa nelimitată.

La 3 iulie, în prezența a numeroși spectatori a avut loc deschiderea festivă și imediat după aceea plecarea în prima probă: zbor de viteză dus-întors 145 km. În concurs fiecare probă se efectua o singură dată, stabilindu-se clasamente pe tipuri de probe. În principiu, fiecare echipă era formată din trei piloți: unul la clasa nelimitat, unul la clasa standard și o fată, la clasa nelimitat. Fiecare dintre aceștia aveau cîte un ajutor. Uniunea Sovietică a participat cu două echipe, iar campionul mondial Wroblevski a luat parte în calitate de invitat special. De asemenea, în afară de concurs au mai zburat 10 piloți sovietici. În timpul zborurilor a fost admisă legătura radio între piloți și între echipajele de ajutor. În acest sens echipa noastră a fost handicapată, fiind formată numai din doi concurenți, fără un conducător terestru, cu care să conlucreze.

În primul zbor majoritatea concurenților au deviat spre nord de la traseu, urmărind cu privirile linia ferată ce ducea spre est, la Verhovia. Același traseu l-am urmat și eu. La întoarcere însă, căutînd să fiu sigur că voi ajunge la aerodrom, am luat înălțime prea mare, pentru cîștigarea căreia am pierdut minute prețioase, dar am reușit totuși să cîștig locul II în clasament, în urma lui Nolte (R.D.G.) și înaintea polonezului Kempka. Gheorghe Gîlcă a aterizat pe traseu astfel că a ocupat locul VIII în categoria lui.

Au urmat încă trei zile în care s-au ținut tot atîtea probe, care au adus fluctuații extreme în clasament. Proba doua, triunghi de 300 km nu a putut fi realizată complet, din cauza furtunilor din zona celui de-al doilea punct de control. Am încercat să ocolesc această zonă pe la sud și am aterizat la circa 35 km de traseu, ceea ce mi-a adus o penalizare. Dar surprizele neplăcute pentru mine abia au început. Am anunțat telefonic baza. Avionul remorcher însă nu a venit să mă ridice. Am dormit în fîn, lîngă planor, așteptînd a doua zi. Nici în zori avionul n-a apărut. El a sosit abia la 11,30, astfel că am ajuns la aerodrom la 12,30. Spre marea mea surprindere la bază nu era nici un planor și nici în aer. Se dăduse startul în probă înaintea sosirii mele, contrar regulamentului de concurs. În jurul aerodromului au început să se țeasă furtuni. Am decolat totuși și la 12,56 am trecut linia de start. După o luptă foarte grea am străbătut zona periculoasă, am atins primul și al doilea punct de control, dar condițiile de zbor se terminaseră. La 166 km de bază am fost silit să aterizez într-un lan de orz. Toți concurenții care au plecat la timpul optim au realizat proba astfel că eu am primit doar 89 puncte din 1 000 posibile. Situația m-a adus pe ultimul loc în clasamentul clasei standard. Gh. Gîlcă ocupa locul VII stabilind în proba de triunghi de 200 un nou record național.

În cea de-a patra probă, triunghi viteză de 100 km, am ocupat însă locul II, ceea ce m-a ajutat să urc pe locul VII în clasamentul general. După trei zile de ploi mai executăm o probă, zbor pe linie frîntă, cu care ocazie am mai urcat un loc în clasament. Proba VII-a — executarea de două ori a unui triunghi de 100 km în condiții variate de zbor, îmi aduce din nou locul II în probă astfel că în clasamentul general am urcat pe locul IV. Triunghiul de 500 km care a constituit ultima probă nu a mai putut fi realizat din cauza condițiilor slabe, astfel că s-a stabilit clasamentul final. În clasa nelimitat primele două locuri sînt ocupate de polonezii Krulicowski și Jan Wroblewski, urmați de sovieticul Ciuvikov și campionul cehoslovac Svoboda. Gh. Gîlcă ocupă locul VIII.

În clasa standard primul loc îl ocupă Kempka (Polonia) urmat de germanii Nolte și Blauert. Locul IV revine subsemnatului. Cea mai mare surpriză au oferit-o planoristele sovietice. Locul I a fost ocupat de planorista Afrikanova, iar poloneza Pelaghia Majewska a fost nevoită să se mulțumească cu locul II. Pe locul III s-a clasat Garmute (U.R.S.S.).

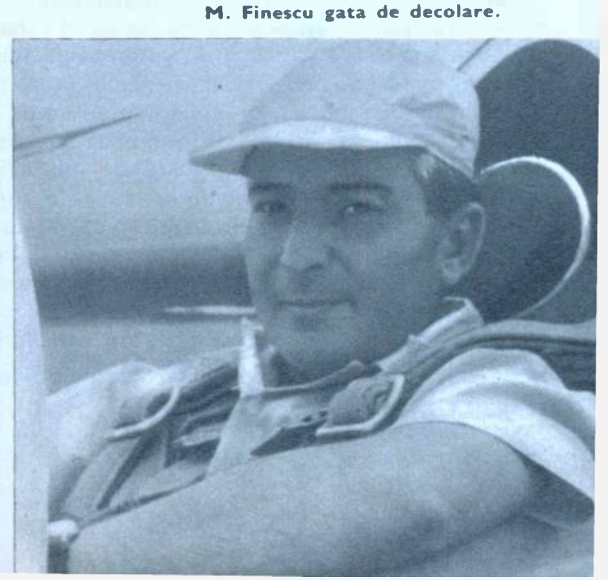
Concursul de la Orel a fost, mai ales pentru noi, plin de învățăminte. Am participat pentru prima dată la o competiție ce poate fi asemănată cu o repetiție generală în vederea campionatului mondial.

Ing. Mircea FINESCU
maestru al sportului

Echipa planoriștilor români.



M. Finescu gata de decolare.



BĂNEASA, August 1944

Trecătorii care se opresc în faţa podului Băneasa, pentru a admira frumuseţile din jur, intîlnesc cu privirile placa de marmură fixată pe arcada de piatră pe care scrie:

«De-a lungul acestei căi ferate, de la comuna Pipera şi pînă la şoseaua Bucureşti-Chitila, a fost baza de plecare la atac a unităţilor române care au luptat între 24—27 august 1944 pentru apărarea Bucureştiului împotriva trupelor hitleriste care acţionau dinspre comuna Băneasa şi din pădurile Tunari şi Băneasa.

Slavă ostaşilor români care au luptat pentru libertatea şi independenţa patriei noastre!»

...24 august 1944. Primele raze ale soarelui colorau zorile. Se anunţa o zi toridă.

Două plutoane de paraşutişti intraseră încă de la miezul nopţii în dispozitiv de luptă, între aeroporturile Băneasa şi Pipera, încadrate, conform ordinului Comandamentului militar al Capitalei, în detaşamentul ce avea misiunea să acţioneze în direcţia aeroportului Băneasa.

Deodată, liniştea dimineţii fu spartă: dinspre podul Băneasa, clănţănea sacadat o mitralieră. Imediat i-au urmat altele însoţite de bubuiturile seci şi repetate ale tunurilor antitanc. Trupele hitleriste porniseră la atac. Ele îşi concentraseră efortul spre podul Băneasa încercînd să pătrundă în Capitală.

În zona aeroportului Băneasa se găseau aproximativ 800 de militari hitlerişti, dispunînd de armament greu şi uşor, inclusiv tunuri antiaeriene. Efectivele armatei române aflate în imediata apropiere a aeroportului erau mult mai puţine: Grupul aerotransport militar plus cele două plutoane de paraşutişti. Pînă la primirea întăririlor trebuia însă să se acţioneze impetuos pentru a nu le da răgaz hitleriştilor să-şi realizeze intenţia.

Căpitanul Dobre Teodor, comandantul Batalionului de paraşutişti, ajutat de căpitanul Tantu Mihai formează mici echipe de şoc compuse din 5—6 oameni pentru a acţiona cu repeziciune. Prin salturi scurte, echipele de şoc începură să se apropie de hangarele aeroportului. La cîţiva zeci de metri de obiectiv fură întîmpinate cu un foc viu tras din faţă şi flancul stîng. Paraşutiştii nu dădură înapoi ci continuară înaintarea spre hangare trăgînd vijelios cu armele şi pistoalele automate. Văzîndu-se ameninţaţi cu încercuirea, hitleriştii începură să se retragă, lăsînd în urmă morţi şi răniţi.

După aproximativ o oră de luptă paraşutiştii reuşiseră să pună stăpînire pe cîteva hangare şi pe partea de est a pistei de decolare. Fuseseră capturate numeroase arme şi făcuţi numeroşi prizonieri. Bazîndu-se însă pe un efectiv numeros şi o tehnică de luptă superioară românilor, hitleriştii îşi părăsiră amplasamentele şi sub protecţia unui foc puternic, trecură la contraatac. După lupte dîrze, paraşutiştii trebuiră să se replieze, retrăgîndu-se temporar.

...În jurul orei 10,00 sosiră întăriri. Detaşamentul era completat cu trupe transportate cu mai multe maşini de la Pantelimon: sosiseră restul plutoanelor companiei a 9-a şi trei plutoane din compania a 8-a paraşutişti.

...În grabă forţele au fost reorganizate pentru acţiune, inclusiv un detaşament format din elevi ai Centrului de Instrucţie Aeronautică. Forţele erau acum dispuse astfel: detaşamentul de elevi urma să dea atacul pe direcţia pădurii Băneasa, la aproximativ 400 metri de aeroport, iar detaşamentul de paraşutişti pe direcţia aeroportului Băneasa, urmărind să pună stăpînire pe hangare şi să scoată inamicul din satele Băneasa şi Herăstrău.

În frunte cu ofiţerii, cele două detaşamente româneşti atacară imediat pe direcţiile stabilite. Printr-un asalt viguros fu atinsă linia hangarelor.

Hitleriştii păreau hotărîţi să reziste presiunii pe care o simţeau tot mai puternică. În afară de armament de infanterie, ei începuseră să folosească mai multe tunuri antiaeriene şi chiar armamentul de la bordul unor avioane. Între clădiri postaseră mitraliere grele de pe avioane.

...Ostaşii noştri nu puteau fi însă opriţi. Folosind cu pricepere orice obstacol, cît de mic, ei se apropiară tot mai mult de cuiburile de rezistenţă ale inamicului. Fruntaşul Milea Teodor, ţinînd zdravăn în mînă o puşcă-mitralieră, trage neîntrerupt. După cîteva rafale el reuşeşte să neutralizeze un cuib de mitralieră fascist. În luptele din ziua următoare Milea Teodor a căzut la datorie. Un alt ostaş, fruntaşul Florea Adrian se apropie pînă la cîţiva metri de un punct de rezistenţă hitlerist şi cu o grenadă îl anihilează. Atacul îşi încetineşte întrucîtva ritmul, din lipsă de armament greu. Cu toate acestea, pînă spre seară paraşutiştii reuşiseră să curăţe de inamic satul Herăstrău, sud-estul satului Băneasa şi colţul de sud-est al aerodromului Băneasa. La flancul drept compania 8-a împreună cu detaşamentul de elevi, se găseau la 250—300 metri spre nord de linia ferată Bucureşti-Constanţa.

Căderea serii mări presiunea trupelor hitleriste care voiau cu orice preţ să-şi recucerească poziţiile.

Comandantul apărării aeroportului hotărî să se replieze trupele spre sud, pe linia ferată Bucureşti-Constanţa, unde putea fi organizată mai bine apărarea pe timpul nopţii.

Trupele trimise între timp în ajutor — un batalion format din recruţi din regimentele 27 şi 10 infanterie — au fost dispuse pe această linie, posturile de supraveghere încredinţîndu-se paraşutiştilor.

Restul trupelor aero erau retrase în direcţia aeroportului Pipera pentru reorganizare şi refacere.

Noaptea s-a scurs în linişte...

În zori, Comandamentul militar al Capitalei face cunoscut că deocamdată nu se pot trimite ajutoare în acest sector.

În această situaţie Comandantul Detaşamentului de Paraşutişti, căpitanul Dobre, ia hotărîrea să fie aduse de la Pantelimon cîteva tunuri antitanc de 47 mm şi mai multe aruncătoare de 81 mm.

În jurul orei 5 se reia atacul. Efortul principal: spre aeroportul Băneasa. Prin lupte deosebit de crîncene, pînă în jurul orei 12,00 plutonul comandat de căpitanul Tantu Mihai reuşeşte să elibereze cea mai mare parte a aeroportului Băneasa.

În timpul acestei acţiuni, la un moment dat, hitleriştii reuşiseră să încercuiască un mic grup format din locotenentul Singiorgian Iosif şi 6 ostaşi. Deşi atacaţi de forţe superioare, aceştia rezistară cu eroism, ore în şir, pînă cînd plutonierul adjutant Bădălan Gheorghe, împreună cu 2 ostaşi, le veniră în ajutor. Rupînd cercul duşman, grupa de intervenţie îi despresură pe cei încercuiţi şi împreună reveniră în poziţiile proprii, aducînd cu ei şi materiale capturate de la inamic, precum şi prizonieri.

În celălalt sector, inamicul reacţiona deosebit de violent împotriva plutonului de paraşutişti care ajunsese pe linia primelor case din satul Pipera. Întîmpinat cu foc înverşunat, atacul este un timp slăbit. În timpul acestor lupte cade la datorie tînărul muncitor Covaci Filip care numai cu puţin mai înainte se prezentase la comandantul detaşamentului cerînd să fie trimis în această misiune.

...Se formează echipe de şoc care intervin imediat pentru degajarea companiei a 8-a care se afla la sud de pădurea Tunari, avînd o situaţie mai grea. Alte echipe sînt trimise să sprijine acţiunile din sectorul Pipera, sat şi aeroport.

Ordinul era categoric: se va rezista cu orice preţ pe poziţie pînă în ziua următoare, cînd urmau să sosească întăriri.

Ca şi în noaptea precedentă, o dată cu lăsarea întunericului focul scade din intensitate.

În zorii zilei de 26, Compania 8-a paraşutişti, întărită cu două plutoane se deplasează în direcţia sud de satul Pipera pentru ca împreună cu plutonul aflat aici să atace satul Pipera, unde se semnalase un inamic numeros. Compania 9-a luase locul companiei 8-a urmînd vechea linie de atac a acesteia pentru degajarea aeroportului Băneasa.

La ora 10,15 unităţile române declanşează un puternic atac. Hitleriştii intraţi în panică se retrag precipitat spre nord. Satul Pipera este cucerit de ostaşii noştri care în scurt timp ajung la aproximativ 500 de metri de pădurea Tunari, capturînd numeroase arme şi făcînd numeroşi prizonieri. Inamicul nu mai putea rezista mult. Cu un ultim şi suprem efort el contraatacă puternic, fiind sprijinit de autoblindate şi aruncătoare de mine.

Plutonul cu misiuni speciale comandat de căpitanul Tantu, căruia i se alăturaseră o subunitate din Regimentul de gardă călare, o companie de infanterişti şi două autoblindate, lupta dîrz pentru a stăpîni şoseaua Bucureşti-Ploieşti la vest de aeroportul Băneasa.

La flancul celălalt, detaşamentul comandat de căpitanul Dobre, întărit cu un batalion din Regimentul 1 Grăniceri şi cu un batalion de jandarmi, împingeau, prin atacuri scurte şi repezi, liniile inamicului spre satul Pipera pentru a-l forţa să depună armele.

La căderea serii aproape întreg aeroportul Băneasa, cu excepţia cîtorva barăci, se afla în stăpînirea trupelor noastre. Deşi înfrînt, inamicul se încăpăţîna să reziste, sperînd în ajutoare din afară, din zona oraşului Ploieşti.

În timpul nopţii de 26—27 august s-a primit ordinul ca a doua zi dimineaţa la ora 8,40 să se treacă la atac concentric, cu participarea tuturor unităţilor din sector, pentru a se lichida definitiv grupul german. Atacul a început simultan în toate sectoarele. Rezistenţa inamică, vie la început, pierdu rapid din tărie. Rînd pe rînd căzură toate punctele deţinute de inamic. Către orele 18,00 trupele noastre ajunseseră la 300 metri de pădurea Băneasa trecînd peste barăcile germane din apropiere. Şoseaua naţională Bucureşti-Ploieşti se afla definitiv sub controlul ostaşilor români. Numeroşi ostaşi şi ofiţeri germani împreună cu tot armamentul lor se predaseră...

De la aceste zile au trecut 22 de ani.

Alăturate marilor eforturi şi sacrificii ale întregului nostru popor, ale bravei noastre armate, faptele pilduitoare săvîrşite de paraşutiştii noştri care au luptat la Băneasa atunci, în acele zile ale lui august 1944, vor rămîne mereu vii în memoria urmaşilor.

I. BATALLI
cercetător la Muzeul Militar Central



În fiecare an, în prima duminică a lunii august, navele românești ancorate în porturi arborează marele pavoaz. Mii de oameni ai muncii aflați la odihnă pe litoral inundă portul și falezele Mangaliei. La Constanța, în porturile dunărene, pe malul marilor lacuri din țară se adună numeroși vizitatori. Peste tot se sărbătorește Ziua Marinei Republicii Socialiste România.

Poporul nostru cinstește în această zi tradițiile glorioase ale marinei românești, faptele de arme săvîrșite de marinarii flotei de pe Dunăre în zilele lui August 1944, în luptele pentru alungarea cotropitorilor fasciști, înconjoară cu dragoste pe cei ce veghează azi la granițele albastre ale patriei socialiste. Prin grija partidului și statului nostru, marina militară este înzestrată cu material de prim rang, iar vasele comerciale sub pavilion românesc, majoritatea construite în șantierele naționale, brăzdează mările și oceanele lumii. Curajoșii noștri marinari muncesc cu hărnicie și devotament pentru a contribui, alături de întregul nostru popor, la îndeplinirea mărețelor sarcini ale desăvîrșirii construcției socialiste în patria noastră. Grandioasele obiective ale viitorului cuprind și dezvoltarea, pe trepte tot mai înalte, a marinei românești.

Tineretul nostru, care practică sporturile nautice, desfășoară de asemenea o bogată activitate. Sportivii români au înscris pagini de mare prestigiu în istoria sportului nautic mondial, cîștigînd concursuri, cupe și medalii de aur. Succesele lor, eforturile pentru o continuă ridicare a măiestriei, sînt fapte de recunoștință pentru condițiile ce le-au fost create de partid, pentru dragostea cu care sînt înconjurați de întregul nostru popor.

MARINARI ȘI SPORTIVI


A luat plecarea un «papuc zburător»


Cu schiurile pe pîrtia de apă.

Apărătorii frontariilor de apă ale patriei — marinarii militari — își dedică sporturilor nautice multe din ceasurile lor. Iubind marea pe care trăiesc și se instruiesc, ei execută adeseori lungi croaziere la bordul micilor ambarcațiuni cu vele. Cu ajutorul acestora (în special staruri și iole), ostașii cu ancore la epoleți au parcurs zeci de mile, departe de porturi, înfruntînd cu curaj și pricepere valurile, călindu-se în luptă cu ele.



În larg, în drum spre Sf. Gheorghe

Croazierele de performanță, întreprinse în special în ultimii doi ani, s-au desfășurat în condiții deosebit de grele, pe distanțe de peste 160 mile marine (300 km). În mintea temerarilor navigatori au rămas adînc întipărite în special «peripețiile» croazierei desfășurate cu cîteva luni în urmă, cu cinci staruri, pe distanța Mangalia — Sf. Gheorghe—Mangalia. Grea pentru echipajele plecate în larg a fost întreaga «expediție», dar mai ales cele patru ore care au urmat după dublarea farului Olinca și ieșirea de sub adăpostul coastei. Dar, pînă la urmă, totul s-a încheiat cu bine. Marinarii au ținut voinicește piept naturii dezlănțuite și s-au întors la bază victorioși.

În afară de croaziere, marinarii militari participă cu regularitate și la competițiile de iahting, organizate pe scară regională, națională sau internațională obținînd rezultate de valoare. În sportul velelor sînt binecunoscute acum numele maistrului de clasa I Nicolae Calcan, ale căpitanului-locotenent Emanoil Țigănuș sau ale căpitanului de rangul I Petre Zamfir.

Marinarii militari (în special mecanicii) se ocupă și cu sportul hi-

ÎNTRECERI DE NAVE MINIATURALE

În cinstea Zilei Marinei, pe Dunăre — la Giurgiu, la baza nautică de pe Aleea Mateloților din București și pe «marea» special amenajată lîngă rîul Jieț din apropierea orașului Petroșeni, au avut loc de curînd întreceri de navomodele.

Organizatorii concursurilor au ținut să prezinte, la început, vizitatorilor standurile în care au fost expuse navomodelele realizate cu multă migală de către pionieri și școlari, tineri și vîrstnici. Șalupele sau iolele olimpice cu care s-au prezentat navomodeliștii începători, velierele, navele de luptă sau de transport autopropulsate și teleghidate ori machetele de vitrină construite de navomodeliștii cu îndelungată experiență, au stîrnit un viu interes în rîndul vizitatorilor.

Modelele au fost aduse apoi la malul apei pentru probele de navigație. Constructorii iolelor, șalupelor sau velierelor, aveau nevoie de o apă mai agitată, cu vînt bun, care să asigure o viteză constantă micilor ambarcațiuni. În același timp,



O mică parte a tribunei și micuții spectatori de pe malul Dunării.


Remorcher adevărat? Nu. Este navomodelul teleghidat realizat de Fr. Jelenici. El reprezintă remorcherul fluvial de 400 CP construit la Oltenița.



Înainte de scufundare se contro-
ză cu atenție aparatura de respirat.

droglisoarelor («papuci zburători»). Acestea sînt niște ambarcațiuni capricioase, de mare viteză, care dau mult de lucru sportivilor. Punerea la punct a motoarelor, menținerea ambarcațiunii pe asietă dreaptă și tehnica virajelor necesită pricepere, perseverență, curaj, antrenament îndelungat. Pentru protecție, piloții care conduc «papucii zburători» dispun de un echipament adecvat, format din centură de salvare, cască și ochelari de protecție.

Nici «lumea tăcerii» nu le este străină sportivilor din marină. Buni înotători, iubitori ai naturii submarine, echipați cu aparate moderne de respirat, scafandrierii sportivi fac dese incursiuni în «împărăția lui Neptun», încercînd să se deprindă cu orientarea sub apă, să obțină recorduri de adîncime și durată. Vara aceasta ei vor încerca filmări și fotografieri sub apă. Totodată, în planul lor de activitate figurează și perfecționarea unui acvaplan subacvatic care, remorcat de o șalupă, va permite unui scafandru să exploreze fundul mării, manevrînd aparatul în două planuri — orizontal și vertical.

Pentru a încheia aceste cîteva scurte mențiuni despre marinarii sportivi, trebuie să spunem că din preocupările lor face parte și schiul nautic. Alunecarea pe apă, la remorca unei șalupe de viteză, avînd sub picioare schiuri nautice sau un acvaplan, a devenit în ultima vreme un sport apreciat de marinari, o relaxare binemeritată după încordarea orelor de muncă, o activitate plăcută și totodată instructivă.

Căpitan de rangul 2
Mihai IORDAN
fotografiile autorului

---

constructorii de autopropulsate sau teleghidate doreau un timp calm, cu apa «mării» liniștită.

Dar startul a fost luat în condițiile oferite de ziua concursului. La semnal navele au început navigația, iar constructorilor lor nu le-a trecut emoția pînă la terminarea probei.

Ca și în alte dăți, de un deosebit succes s-au bucurat teleghidatele. Micuțele șalupe sau remorchere au executat cu promptitudine comenzile date de către constructori prin stația de radio, au trecut prin porțile obligatorii și în final au executat proba de vînătoare de balonașe pe oglinda apei.

Concursurile de navomodele de la Giurgiu, București și Petroșeni, s-au încheiat cu rezultate bune. S-au remarcat în mod deosebit Sandu Marin, Ion Costel și Mircea Busuioc, în concursul de la Giurgiu, Ion Manea, Mihai Stănescu, Fr. Jelenici și V. Romanescu, în concursul de la București, și Leontin Ciortan, L. Cuteanu, Emilia Ciungan, în concursul de la Petroșeni.

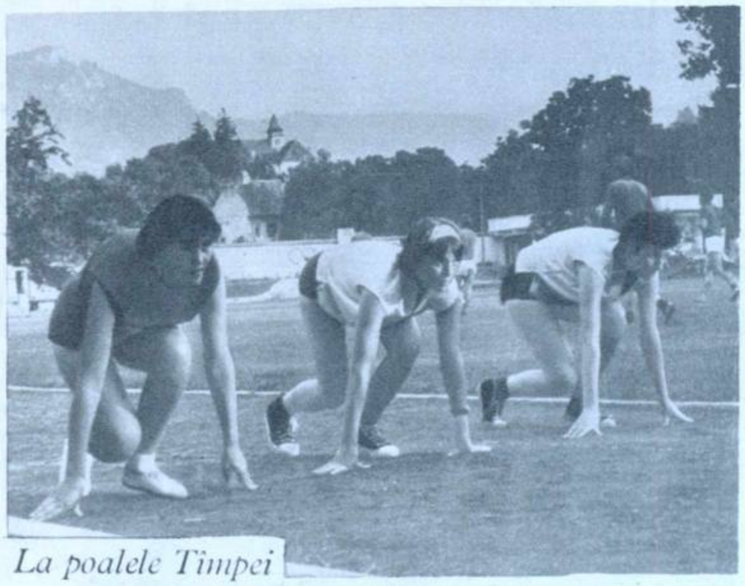
Niculae POPESCU

a romană, machetă de vitrină con-
ă de maestrul sportului Mircea
oc (Giurgiu).



Elevul (cl. VI) Gheorghe Bardaș a început lucrul acestui navomodel «balenieră» odată cu începerea anului școlar. Bucurie deplină: modelul său a primit un punctaj foarte bun.





La poalele Tîmpei

CONCURSUL PENTRU INSIGNA DE POLISPORTIV

Imaginea de mai sus, pe care am fixat-o pe peliculă într-o după-amiază de iulie pe terenul sportiv al Clubului Dinamo din orașul Brașov, reprezintă un start în proba de alergare de viteză, în cadrul Concursului pentru obținerea Insignei de polisportiv.

După cum este cunoscut, Concursul pentru Insigna de Polisportiv constituie un mijloc important de cuprindere a maselor largi de tineri și oameni ai muncii în practicarea organizată și sistematică a exercițiilor fizice și sportului, potrivit cu vîrsta și dorințele fiecăruia. Consiliile asociațiilor sportive și comisiile sportive ale asociațiilor studențești organizează pregătirea participanților la acest concurs pe tot timpul anului. Probele pentru obținerea insignei se trec atît în concursurile organizate de asociații și cluburi sportive cum sînt spartachiadele tineretului, campionatele asociațiilor sportive, duminici cultural sportive etc., precum și în concursuri special organizate în acest scop.

În această acțiune de mare importanță, consiliile asociațiilor sportive din orașul Brașov, sub îndrumarea directă a clubului orășenesc, au obținut unele realizări. Pot fi date ca exemplu în această direcție asociația sportivă de la Școala profesională a Uzinei Hidromecanica, care avea la data cînd am vizitat-o peste 900 purtători ai insignei, asociația sportivă de la Liceul nr. 5 cu peste 460 purtători, asociația sportivă de la Liceul nr. 1 cu peste 400 purtători etc. Din păcate, numărul asociațiilor sportive din orașul Brașov care nu se ocupă de această activitate este destul de mare. Astfel, din cele 135 asociații sportive care activează sub îndrumarea clubului orășenesc, numai la 57 din ele se află membri care au obținut această insignă. La celelalte se manifestă o serioasă lipsă de interes care trebuie să dea de gîndit atît Clubului orășenesc cît și Consiliului regional UCFS.

Tovarășii din conducerea Clubului orășenesc precum și a Consiliului regional trebuie să știe că obținerea unor rezultate bune se datoresc în primul rînd modului cum este îndrumată și condusă această activitate de către dînșii, cum colaborează cu organele și organizațiile U.T.C., U.A.S., sindicale, secțiile de învățămînt, comitetele pentru cultură și artă etc. Organizîndu-și munca în mod temeinic și respectînd regulamentul Concursului pentru Insigna de Polisportiv, rezultatele vor fi din ce în ce mai bune, la nivelul cerințelor și a posibilităților pe care le au orașul și regiunea Brașov.

I. HOABĂN

În fotografia de jos — un grup de tineri și tinere, membri ai asociației sportive «Voința» din orașul Brașov, care au trecut normele pentru obținerea insignei. Ei ascultă cu atenție observațiile făcute de antrenorul lor Bako Arpad.

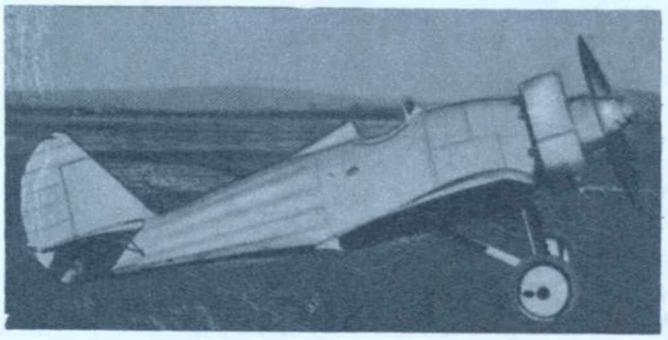


Avioane românești (VI)

IAR-16

Avioanele construite la Fabrica I.A.R. din Brașov, în perioada dintre cele două războaie mondiale, au avut un rol de seamă în dezvoltarea aviației românești. La bordul lor piloții noștri au realizat, în decursul anilor, numeroase performanțe de mare valoare.

16 iulie 1935. De pe Aeroportul Băneasa decola un mic aparat argintiu. În carlinga lui se afla cunoscutul aviator Alexandru Papană. Era o zi senină. Papană executa o tentativă de record de altitudine. După o oră și 4 minute de zbor avionul aterizează. Consultîndu-se barograful de bord s-a constatat că aparatul atinsese 11 631 m înălțime, stabilind astfel un nou record național. Performanța era cu atît mai valoroasă cu cît ea a fost stabilită pe un avion de serie, fără amenajări speciale, cum se obișnuia în asemenea cazuri. Tipul aparatului: IAR-16.



Monoplanul monoloc cu aripa joasă IAR-16 este o variantă îmbunătățită a avionului IAR-15 și a fost construit în anul 1933. Aripa sa, de formă puțin trapezoidală, se compune din trei părți: un plan central acoperit cu tablă de duraluminiu și două planuri laterale, cu înveliș de pînză. Aripioarele au structura metalică, fiind împînzite și compensate axial. Structura aripii este formată din două lonjeroane cheson, din duraluminiu, întărite între ele prin tuburi de metal pentru a-i mări rezistența la torsiune. Nervurile planului central sînt din tablă de duraluminiu, iar cele ale aripilor laterale — care au bordul de atac acoperit cu placaj — din lemn de molid.

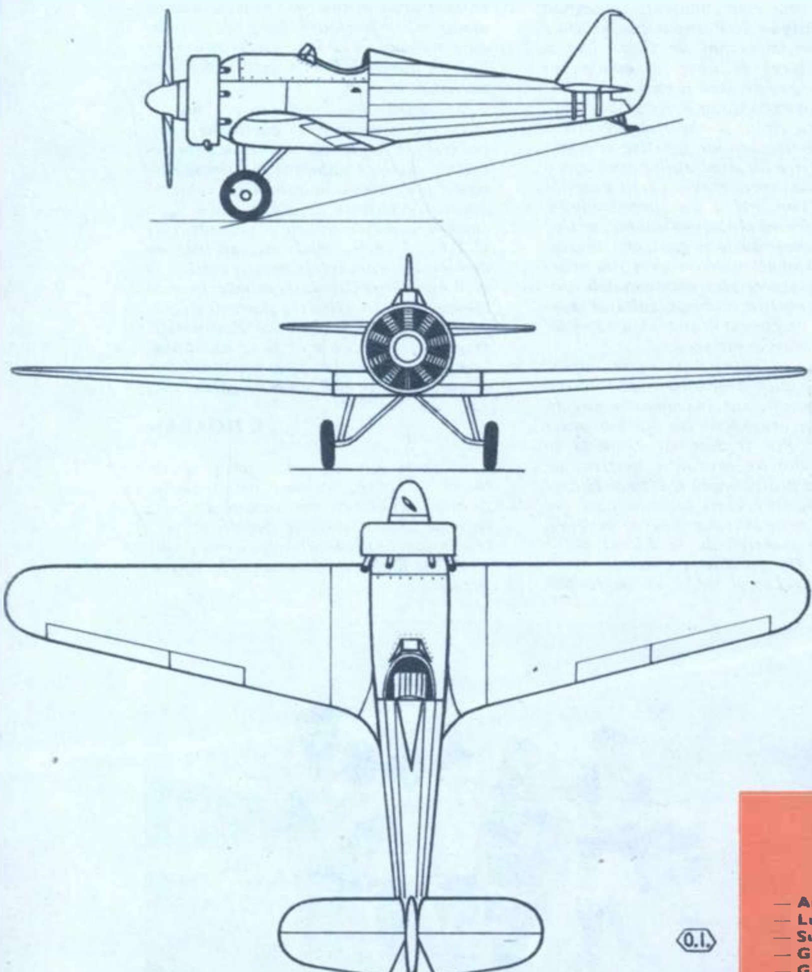
Partea centrală a fuzelajului este metalică, cu schelet din tuburi de duraluminiu, acoperit cu tablă, iar cea din spate din schelet metalic — tuburi de crom-molibden prinse între ele prin sudură — acoperit cu pînză.

Ampenajul avionului are lonjeroanele din tuburi de duraluminiu, nervurile din tablă iar învelișul exterior din pînză. Direcția este compensată, deriva reglabilă la sol, iar profundorul compensat și el. Comanda profundorului e rigidă; cea a direcției se face prin cabluri de oțel. Trenul de aterizare, cu roți independente, are la jambă un sistem de amortizare oleopneumatic de tip IAR. Roțile au frîne pentru scurtarea distanței de rulare pe teren, iar calea lor mare asigură aparatului o bună stabiliate atît la decolare cît și la aterizare.

Carlinga lui IAR-16, spațioasă, cu un scurtarea distanței de rulare pe teren, iar calea lor mare asigură aparatului o bună stabilitate atît la decolare cît și la aterizare.

Am prezentat aceste amănunte de construcție îndeosebi pentru cei care vor realiza macheta acestui aparat, deosebit de apreciat pe timpul acela, dar care este mai puțin cunoscut astăzi. Tot pentru constructorii de machete amintim că aparatul era vopsit în întregime argintiu.

Ovidiu IONESCU



O.I.

CARACTERISTICI—PERFORMANȚE:

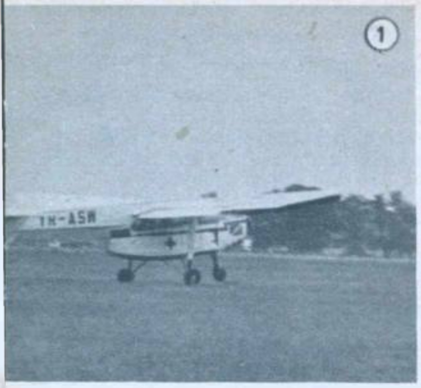
— Anvergură	11,7
— Lungime	7,37 m
— Suprafață portantă	20,3 mp.
— Greutate gol	1 224 kg
— Greutate totală	1 650 kg
— Motor Bristol «Mercury» IV-S2	de 560 CP
— Viteza maximă	342 km/oră
— Viteza minimă	110 km/oră
— Plafon	11 500 m



Avioane pentru raliuri

Zborul lui Blériot peste Canalul Mînecii, de la Baraques (Franța) la Dover (Anglia), din 25 iulie 1909, a constituit nu numai consacrarea avionului ca vehicul aerian. El a marcat și începutul glorioasei epoci a raidurilor aviatice, de-a lungul și de-a latul Europei, în Africa și Asia, a îndrăznețelor zboruri peste cele două oceane: Atlanticul de nord și de sud. La 23 septembrie 1910 pilotul Geo Chavez traversează Alpii, iar peste 17 ani, la 21 mai 1927, Lindberg, decolînd de la New-York aterizează la Paris, după ce străbate singur în zbor imensitatea oceanului timp de 33 ore și 30 minute. Se încerca rezistența aparatelor, se deschideau noi căi pentru liniile de călători, se stabileau performanțe sportive strălucite.

Zburătorii români au înscris și ei pagini de mare răsunet în competiția pentru zboruri «departe, mereu mai departe». Amintim doar raidul de 15 000 km efectuat de Gheorghe Bănciulescu în Africa, zborul lui Ionel Ghica, cu un avion de construcție românească, de la București la Saigon, sau performanța stabilită de Petre Ivanovici: București — Entebe, în inima continentului african (16 000 km). Raidurile sînt efectuate în general pe avioane mici, de turism și sportive, unele special amenajate în acest scop. Dar nu numai zborurile individuale s-au bucurat de o mare popularitate între cele două războaie mondiale. Federația Aeronautică Internațională a organizat numeroase concursuri aviatice de viteză, distanță și regularitate pentru avioanele de sport și turism. În versiune modernă aceste competiții au căpătat denumirea de «raliuri aeriene». Participarea la raliurile aeriene de azi este demnă de



dezvoltarea pe care a cunoscut-o sportul aviatic în ultimii ani; la Raliul aviatic european din 1965, al cărui traseu a trecut şi prin Bucureşti, au participat peste 400 de concurenţi din Europa şi America. În acest an, pe continentul nostru se vor organiza sub egida F.A.I. cinci asemenea competiţii internaţionale. Ele cuprind probe de viteză cu ţel fixat, regularitate, consum economic de carburant şi aterizări «la punct fix», probe care constituie adevărate examene pentru piloţii şi avioanele participante.

Cît priveşte avioanele pentru raliuri, este greu de făcut o selecţie a acestora. În lume zboară în prezent peste 90 000 de aparate uşoare — sportive, de turism şi aşa-zise «de afaceri». Revista noastră a mai publicat o parte din ele. Continuăm prezentarea lor,însoţită de scurte fişe tehnice şi de performanţe.

La mitingul aviatic organizat pe Aeroportul Băneasa, în acest an, cu prilejul Zilei Aviaţiei, au fost prezentate în evoluţii demonstrative şi cîteva formaţii de avioane I A R. Avioanele româneşti I A R şi-au cîştigat un frumos prestigiu internaţional: aparatele I A R-813 deţin 12 recorduri internaţionale de viteză pe parcurs recunoscut, iar IAR-814 un record mondial de distanţă în circuit închis, fără escală — 4462,870 km. În fază de realizare se află un nou tip de avion uşor — IAR-821 — cu multiple utilizări, calculat pentru performanţe utilitare şi sportive superioare actualelor aparate (Fotografia 1 înfăţişează o formaţie de avioane IAR).

În fotografia 2 prezentăm unul dintre avioanele sportive de mare popularitate în Europa — Zlin «Trener 6», construit în R.S. Cehoslovacă. Două aparate din familia Zlin-urilor au concurat cu succes, anul trecut, la cel de-al IV-lea Tur aerian al F.A.I.; un avion Zlin-226 a cîştigat locul I în concursul de acrobaţie de la Coventry (Anglia), iar în anul acesta aparatele de acrobaţie cehoslovace vor fi prezente în mare număr la campionatul mondial de la Moscova. Zlin «Trener 6» se află şi în dotarea aerocluburilor noastre. El este folosit, de asemenea, la Centrul Naţional de zbor din Franţa, în aerocluburile Ungariei şi Poloniei precum şi în alte ţări.



Mai puţin cunoscute la noi sînt avioanele sportive şi de turism italiene. Prezentăm în acest număr două dintre ele — F-15 C, care a fost expus anul trecut la Salonul aviatic de la Paris (foto 3), şi avionul P-64 «Oscar» (foto 4). Cele două aparate au o linie modernă, aerodinamică, posedă tren de aterizare triciclu şi sînt echipate cu motoare clasice. Ele realizează performanţe demne de subliniat. F-15 C atinge o viteză maximă de 340 km/oră, la o greutate de decolare de 1 300 kg; are un plafon de 2 300—2 500 m şi o rază de acţiune de 1 600—2 300 km. «Oscar» realizează o viteză de 250 km/oră, are un plafon de 5 300 m şi o rază de acţiune de 1 300 km. F-15 C şi «Oscar» au cîte patru locuri fiecare şi sînt realizate în mai multe variante.

Din seria avioanelor americane «Piper» prezentăm în fotografia 5 avionul P-«Cherokee», aparat cu patru locuri, cu o capacitate mare de încărcare pentru dimensiunile sale (1 200 kg la 10 m anvergură şi 16 m lungime). El are o viteză de 255 km/oră şi o rază de acţiune de 1 500 km.

Siat-223, din fotografia 6 — avion de construcţie germană — a fost prezentat pentru prima dată la concursul organizat de Serviciul de Aviaţie Civilă din R.F.G. în 1961. Avionul a fost primit cu aprecieri favorabile care au fost confirmate ulterior. Performanţe — la un motor de 200 CP: viteză maximă 265 km/oră; plafon practic 5 450 m; rază de acţiune 1 500 km; rulaj la decolare 255 m.

În sfîrşit, prezentăm avionul uşor Stits 11-A «Playmate» realizat de firma americană Stits Aircraft. El încearcă să rezolve una din problemele dificile ale aviaţiei, aceea a garării, prin plierea aripilor. De la o anvergură de 8,40 m, prin plierea aripilor avionul îşi reduce lăţimea la numai 2,45 m. Cele două locuri, amenajate în cabina destul de spaţioasă, sînt aşezate cot-a-cot. Performanţele avionului Stits 11-A sînt modeste — 175 km/oră viteză maximă şi 650 km rază de acţiune — dar procedeul folosit la plierea aripilor a trezit interes. În numerele viitoare vom continua prezentarea şi a altor aparate folosite în marile competiţii sportive interne şi internaţionale.

V.T. MUREŞ













VICTORII DE PRESTIGIU ALE TRĂGĂTORILOR ROMÂNI

Timp de 10 zile, între 14—23 iulie 1966, peste 1 000 de trăgători din 53 de țări și-au disputat, la Wiesbaden (R.F.G.), titlurile mondiale și locurile fruntașe la probele clasice ale tirului. Vîntul, ploaia și temperatura scăzută nu au împiedicat realizarea de performanțe valoroase, printre care și o serie de noi recorduri mondiale. La o serie de probe: pistol viteză, pistol calibru mare, talere aruncate din șanț și din turn, pușcă calibru redus, au luat startul și trăgătorii noștri.

Ziua de 17 iulie va rămîne memorabilă în istoria tirului românesc. În această zi doi dintre reprezentanții sportului nostru s-au găsit în luptă pentru titlul mondial suprem. Este vorba de Virgil Atanasiu la pistol viteză și Gheorghe Enache la talere aruncate din șanț.

Dar să relatăm faptele. Fiind duminică, iar starea atmosferică mai favorabilă, mii de spectatori au inundat cele două poligoane de tragere: Fraudenberg, unde era programată proba de pistol viteză, și Rheinblick, locul de desfășurare a probei de talere aruncate din șanț. Aceste două probe sînt cele mai spectaculoase și mult apreciate de public, deoarece rezultatele pot fi urmărite direct. Mulți dintre spectatori făceau naveta între cele două poligoane, situate la 3,5 km unul de altul, spre a urmări pe favoriți.

Dacă la talere, în cele cinci zile de concurs, favoriții erau sub semnul incertitudinii, la pistol viteză emoțiile și palpitațiile s-au consumat într-o singură zi, proba încheindu-se în seara de 17 iulie. În prima manșă, primul a tras polonezul Zapedski, care a realizat 297 p din 300. Felicitări, autografe și speranțe. A urmat trăgătorul sovietic Suleimanov, care l-a egalat pe Zapedski. Admiratorii i-au înconjurat pe cei doi protagoniști, siguri că aceștia își vor disputa titlul suprem. Campionul olimpic de la Tokio, finlandezul Linosvuo, care a fost așteptat pe stand cu mari speranțe, s-a comportat sub așteptări în prima manșă (287 p), iar campionul european, maghiarul Kun, a realizat 295 p.

A intrat pe stand Virgil Atanasiu. Mulți îl cunoșteau de la Campionatele europene de la București (593 p, locul II, la egalitate cu cîștigătorul). Sigur pe el, a început să tragă serie după serie, realizînd 50 din 50 posibile cu «decarii» centrali. Vestea s-a răspîndit repede pe tot poligonul. Binocluri, aparate fotografice și de filmat au fost repede instalate, spațiul rezervat spectatorilor devenind neîncăpător. După patru serii, Atanasiu nu pierdea nici un punct. Urmau seriile «la 4 secunde», partea cea mai grea a probei. În prima serie, el realizează 50 p.; explozie de admirație și aplauze. Urma ultima serie. Toți au încremenit.

[redacted]

Intervine juriul de arbitri să facă ordine. Toți se agită, toți discută, fac pronosticuri. Singurul care pare calm este concurentul.

Începe tragerea «la 8 secunde», 50... 50... Aplauze. Urmează prima serie «la 6 secunde». Rezultat — 48 p. Un foc în 8 pe ultima siluetă. Decepție. Atanasiu își adună ultimele resurse, intră hotărît pe stand și urmează 50, apoi iarăși 50 și termină cu 49, în total 297. Pe ambele manșe 596 p, nou record mondial! Aplauze frenetice, felicitări, fotografii, autografe. Pe standurile vecine tragerea s-a întrerupt din cauza spectatorilor care au năvălit spre noul campion mondial. Fiecare voia să-l felicite, să-i ceară un autograf, o fotografie sau cel puțin să fie filmat în apropierea lui.

Întrecerea între cele două echipe continuă. Trăgătorii noștri (Atanasiu, Tripșa, Roșca și Dumitriu) recuperează cele patru puncte diferență și egalează echipa sovietică. Conform regulamentului, componenții celor două echipe au executat 3 serii «la 4 secunde», pentru a decide echipa cîștigătoare. La baraj iese învingătoare echipa sovietică.

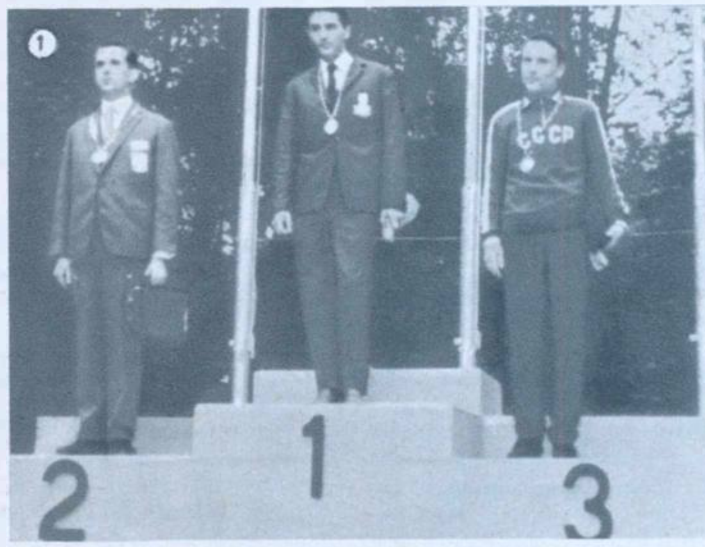
Ziua s-a încheiat cu o strălucită victorie românească la proba de pistol viteză: un titlu mondial și un record al lumii, locul II pe echipe și locul V la individual, prin Ion Tripșa.

La poligonul de talere, echipa noastră conducea, urmată de echipa americană. Individual, Gheorghe Enache rămăsese în luptă pentru primele trei locuri. În ziua de 18 iulie, pe o ploaie rece și un vînt puternic, echipa de talere a țării noastre ocupă locul II, la 4 talere de echipa americană. Această performanță este cu atît mai valoroasă, cu cît ne gîndim că la «europenele» de la Lahti (Finlanda) din iunie a.c., trăgătorii noștri au ocupat tot locul secund.

La 19 iulie s-a încheiat și proba de talere. Trăgătorul K. Jones (S.U.A.) cu 297 t din 300 a cucerit titlul de campion mondial. Gh. Enache și Senicev (U.R.S.S.) totalizează cîte 292 t. Trăgînd baraj pentru locurile II și III, Gh. Enache lovește 25 din 25 și cucerește medalia de argint.

Campionatele mondiale de tir s-au încheiat. Trăgătorii români au obținut o serie de victorii de prestigiu, care situează tirul românesc pe un loc fruntaș în ierarhia mondială. Rezultatele realizate de V. Atanasiu, Gh. Enache, I. Tripșa și Gh. Florescu ne dau speranța unor noi succese la ediția Jocurilor Olimpice care va avea loc în 1968, în Mexic.

Ing. Petre CIȘMIGIU









1. Pe locul I la pistol viteză, medalie de aur și campion mondial, Virgil Atanasiu, 596 p. Pe locul II, Zapedski (Polonia) 594 p și pe locul III Suleimanov (U.R.S.S.) 593 p. 2. K. Jones (S.U.A.), locul I și campion mondial la talere aruncate din șanț. Pe locul II (medalie de argint) Gheorghe Enache. 3. Festivitatea de premiere a echipelor de pistol viteză: locul I — U.R.S.S., locul II — România (V. Atanasiu, I. Tripșa, M. Roșca și M. Dumitriu), locul III — R.D. Germană. 4. Aspect de la proba de pușcă desfășurată în poligonul Fraudenberg.

Cupa munților



În luna iulie a anului 1958, mai mulți turiști sportivi din București și din alte orașe ale țării s-au întîlnit în Bucegi pentru a-și măsura forțele în cadrul unui concurs de orientare. Întrecerea a avut loc pe un traseu încadrat de Cota 1500, cabana Bolboci, Strunga, Valea Horoabelor, cabana Peștera și a constituit prima ediție a tradiționalei «Cupe a munților», pe care de 9 ani o organizează cu regularitate asociația sportivă ITB. Iubitorii drumeției din întreaga țară vin în fiecare vară, cu mult entuziasm, să ia parte la acest concurs, care a fost inițiat în memoria unuia din cei mai talentați alpiniști ai țării, electricianul Victor Măciucă de la Atelierele centrale I.T.B., stins din viață la numai 23 de ani, în plină activitate sportivă.



Edițiile succesive ale «Cupei munților» s-au organizat în majoritatea lor în Bucegi, dar și în Piatra Mare, Ciucaș sau la Bran, iar anul acesta în nordul țării, în masivii Rarău-Giumalău. Timp de cîteva zile, pădurile și piscurile din acești munți ai Bucovinei au fost «gazdele» primitoare ale celor peste o sută de turiști sportivi (38 echipe de băieți și 8 echipe de fete), veniți la concurs din Capitală și din Ploiești, de la Tîrgoviște și Craiova, din Brașov și Sibiu, din Baia Mare și Timișoara... «Cartierul general» al competiției și «statul său major» (în frunte cu neobositul iubitor al muntelui, ing. R. Reyl) s-au instalat la cabana Rarău. De acolo au plecat concurenții și acolo s-au întors, după ce au străbătut, în două etape de zi, cei 27 kilometri de traseu de gradul 1, cu 2100 m diferență de nivel.

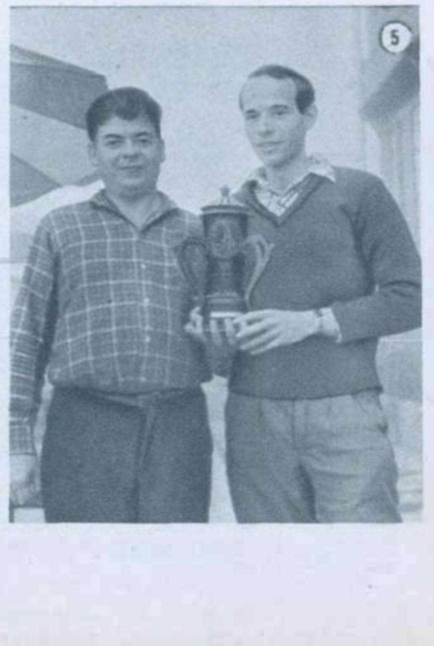


Întrecerea de anul acesta, ca și cele anterioare de altfel, s-a bucurat de un deosebit succes și în cadrul ei s-au obținut rezultate dintre cele mai bune. Deși traseul a fost greu și a pus la grea încercare pregătirea fizică și tactică, spiritul de orientare, voința și dîrzenia concurenților, totuși majoritatea dintre ei au încheiat concursul fără nici o penalizare, înregistrînd pe unele porțiuni de traseu performanțe nebănuite: viteze de mers mai mari de 9 km pe oră. Competiția a plăcut foarte mult pentru faptul că s-a desfășurat într-un peisaj de un farmec deosebit, cu obiective turistice inedite (cabana Rarău, vîrful Giumalău, Colții Doamnelor, Piatra Zimbrului, Popii Rarăului, Valea Chiril, Schitul Rarău, Piatra Șoimului), precum și pentru cele cîteva probleme tehnice noi care au figurat în programul ei: parcurgerea unei porțiuni obligatorii de traseu, construită după un profil longitudinal dat; orientare după memorie, orientare după o machetă a reliefului de concurs.

Locul I în ediția din acest an a «Cupei munților» a revenit, la băieți, echipei «Rulmentul» Brașov formată din G. Weissrottel și O. Lexen. Pe locurile următoare (II și III) s-au clasat echipele «Voința» București (E. Iosif—I. Sculy) și respectiv «Electrica» Sibiu (V. Grădinaru—D. Heintz). În clasamentul feminin, primele trei locuri au fost ocupate, în ordine, de echipele bucureștene «Ecranul» (G. Liță—M. Abrudan), TAROM (V. Postelnicu—I. Radu) și M.I.A. (S. Bork—M. Banu). De subliniat că Georgeta Liță a mai cîștigat patru ediții ale «Cupei», iar Mariana Abrudan, trei.

1. Aici, la cabana Rarău, a funcționat «cartierul general» al celei de a IX-a ediții a «Cupei munților»; 2. Una din echipe pe traseu; 3. Popas la punctul de control «C»; 4. Și acum, încotro? La această întrebare nu poate răspunde decît busola; 5 și 6. G. Weissrottel, O. Lexen, G. Liță și M. Abrudan (de la stînga spre dreapta), cîștigătorii ediției a IX-a a «Cupei munților».







Concursul s-a încheiat cu tradiționalul foc de tabără, la lumina căruia participanții au improvizat ad-hoc un reușit program artistic. În feericul decor montan, limbile roșii ale flăcărilor s-au proiectat pînă tîrziu după miezul nopții pe fundalul de cremene al Pietrelor Doamnei, iar văile din jur au purtat multe ore în șir ecoul cîntecelor și veseliei. Turiștii sportivi și-au luat rămas bun într-o atmosferă specifică lor, de optimism și voie bună, dîndu-și întîlnire pentru ediția jubiliară a «Cupei munților», care va avea loc la anul în Bucegi.

D. LAZĂR

MOTOR TRANSVERSAL

Formula «motor transversal — tracţiune faţă», lansată în urmă cu cîţiva ani de Alec Issigonis, constructorul şef al firmei «B.M.C.», pe automobilele «Austin», «Morris» şi apoi «Riley», a apărut iniţial ca o curiozitate tehnică. Această nouă organizare constructivă făcea posibilă o mai bună utilizare a spaţiului interior, o suprimare a cuplului transversal imprimat caroseriei (atît de supărător uneori) şi o uşurare a răcirii motorului, datorită circuitului de aer, care astfel scaldă din plin eşapamentul şi cilindrii. Totodată, noua formulă permitea compactizarea motorului şi transmisiei, devenite în acest fel un «grup motor-tracţiune», şi mai ales o simplificare a transmisiei prin eliminarea angrenajului de unghi (arborele cotit se roteşte în acelaşi plan cu axa roţilor motrice).

Toate aceste avantaje erau incontestabile, dar pentru înfrîngerea tradiţiei care, de la începuturile automobilismului, plasa motorul longitudinal, în axa maşinii, mai trebuia ceva. Şi acest «ceva» a fost succesul automobilelor «Austin» şi «Morris» în diferite raliuri, îndeosebi în Raliul Monte Carlo. Confirmarea în faţa marelui public a determinat apoi şi alte uzine importante să se îndrepte către soluţia «motor transversal — tracţiune faţă».

Dintre construcţiile recente bazate pe această nouă formulă deosebit de interesante apar «Autobianchi Primula» (Italia) şi «Peugeot 204» (Franţa). Pe lîngă avantajele citate mai înainte, aceste automobile mai au şi calitatea că se înscriu pe linia actuală de depăşire a celor 1 000 cmc şi că îmbină într-o reuşită sinteză noutăţile constructive apărute în ultimii ani.

«Autobianchi Primula» posedă o caroserie între berlină şi break, cu caracteristici capabile să răspundă multiplelor utilizări pe care le are un automobil, fără însă ca prin aceasta estetica generală a maşinii să sufere. «Peugeot 204» este în schimb o mică berlină, lucrată în linii moderne, construită antişoc şi cu o serie de elemente asamblate prin şuruburi, conducînd, în caz de accident, la reparaţii rapide şi ieftine. Caroseria este o creaţie a specialistului italian Sergio Farina.

În privinţa grupului «motor-transmisie», deşi ambele uzine au ales aceeaşi soluţie generală, realizarea practică diferă. «Primula» utilizează motorul Fiat 1 100 D îmbunătăţit care, la o cilindree totală de 1 221 cmc şi o turaţie de 5 000 rot/min, dezvoltă o putere de 59 CP SAE. Acest motor, mult verificat în practică, are blocul turnat din fontă şi supape în cap comandate prin tije

Autobianchi Primulc

şi culbutori. Motorul şi schimbătorul de viteze au cartere separate, axul primar aflîndu-se în continuarea arborelui cotit.

«Peugeot 204» prezintă un motor cu totul nou. Cu un alezaj mai mare decît cursa, cu blocul turnat din aluminiu, cu supape în cap comandate de axul cu came plasat în chiulasă, la o cilindree totală de 1 130 cmc şi la o turaţie de 5 800 rot/min, acest motor livrează 58 CP SAE. Interesant este faptul că baia de ulei a motorului este în acelaşi timp şi carcasa schimbătorului de viteze şi a diferenţialului, axul primar aflîndu-se sub arborele cotit. Curios apare şi sensul de rotaţie al motorului; privit din partea distribuţiei, el este invers sensului acelor ceasornicului, deci invers sensului «pe dreapta» cu care sîntem atît de mult obişnuiţi.

«Autobianchi Primula» utilizează o suspensie cu un arc transversal din foi în faţă, şi două arcuri longitudinale tot din foi în spate, împreună cu amortizoare telescopice cu dublu efect (este o construcţie clasică asigurînd o bună ţinută de drum). «Peugeot 204» are o suspensie cu roţi independente, atît în faţă cît şi în spate.

Înscriindu-se pe linia procedeelor tehnice actuale, constructorii italien au utilizat la «Primula» un schimbător de viteze complet sincronizat, frîne cu disc pe toate cele patru roţi şi ur corector de sarcină care evită blocarea roţilor din spate în timpul frînării. Sistemul de răcire este original. Radiatorul, dispus frontal, este format dir două părţi: un mic radiator care asigură răcirea pînă la temperatura de 87 gra de C, dincolo de care un termostat s deschide şi pune în legătură un a doilea radiator mai mare; la 92 grad intră în funcţiune un ventilator debre iabil acţionat de un electromotor.

«Peugeot 204» are un schimbător d viteze complet sincronizat, iar frîn disc numai pe roţile din faţă. Ventila torul cu ambreiaj automat intră î funcţiune la o temperatură a apei d 80—90 grade C, iar carburatorul dis pune de un sistem de răcire conecta la circuitul de răcire al motorului. L această maşină atrag atenţia şi unel noutăţi de mai mică importanţă, da practice, cum ar fi: înlocuirea ampe metrului care controlează debitul dina mului printr-un voltmetru ce indic starea de încărcare a bateriei; un m canism pentru reglarea poziţiei farur lor în funcţie de încărcătură (simila celui utilizat pe motocicletele MZ); u

Peugeot 204

Sfatul specialistului

VITEZE ÎN RODAJ

În timpul rodajului, considerat pe drept cuvînt perioada cea mai «delicată» din viaţa unei maşini, se realizează, după cum este cunoscut, interşlefuirea pieselor în mişcare relativă una faţă de alta, în special a pieselor motorului. Pe parcursul primilor 2—3 000 km are loc netezirea rugozităţilor rămase din prelucrările mecanice, astfel încît cel care face un rodaj execută, de fapt, ultima operaţie din procesul tehnologic de fabricaţie al automobilului.

Această ultimă «operaţie tehnologică» trebuie să aibă loc în anumite condiţii, cea mai importantă referindu-se la vitezele de circulaţie în diferite trepte ale schimbătorului de viteze. Limitele vitezei maxime ca şi lungimea rodajului depind de felul motorului, de materialele utilizate, de precizia prelucrării mecanice a pieselor şi mai ales de durata «rodajului uzinal», făcut înainte de livrarea automobilului. La unele uzine constructoare rodajul este înglobat în procesul de fabricaţie, el fiind scos complet din sarcina cumpărătorului; la cele mai multe însă, datorită ritmului rapid impus de producţia modernă, se execută numai un rodaj parţial. Datorită acestor considerente, recomandările pentru primii kilometri de rulaj diferă mult de la un tip la altul de autoturism, astfel încît nu se poate vorbi de o metodă unică de rodaj.

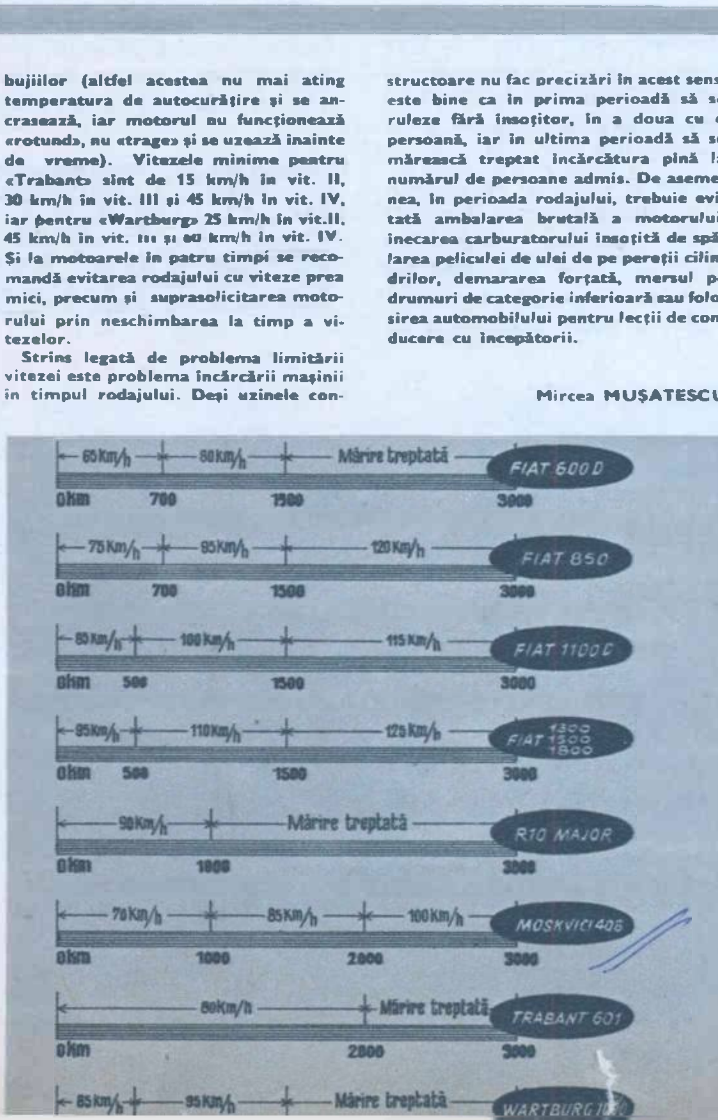
Prima condiţie a unui bun rodaj este respectarea limitelor vitezelor maxime prescrise de uzinele constructoare şi redate în desenul alăturat. Depăşirea acestor limite dăunează durabilităţii ulterioare a motorului, putînd conduce uneori chiar la accidente tehnice imediate. Limitarea vitezei maxime în priza directă (vit. IV) atrage după sine şi limitarea vitezei în etajele inferioare ale schimbătorului. Astfel, pentru autoturismele cu patru trepte de mers înainte, trebuie să nu se depăşească, faţă de valoarea maximă admisă pentru priza directă, 25% în vit. I, 40% în vit. II şi 65% în vit. III. Chiar în priză directă este recomandabil să se păstreze 10—15 km/h sub vitezele limită, excepţie făcînd autoturismele «Trabant 601» şi «Wartburg 1 000», la care este indicată atingerea, din cînd în cînd şi de scurtă durată, a vitezelor limită pentru restabilirea unui regim termic optim. Notăm că recomandările uzinelor constructoare ale autoturismelor «Trabant» şi «Wartburg» limitează viteza de rodaj numai pînă la 2 000 km; este totuşi preferabil ca şi aici rodajul să fie extins pînă la 3 000 km.

În ultima perioadă se poate mări treptat viteza limită a oricărui automobil aflat în rodaj, astfel încît după parcurgerea celor 3 000 km indicaţi, maşina va putea atinge performanţele maxime de care este capabilă. Chiar şi la autoturismul «Renault 10 Major», căruia uzina îi face un rodaj chimic parţial, reducînd prin aceasta rodajul de drum la numai 1 000 km, este recomandabil să se atingă viteza maximă numai după 3 000 km. Reamintim însă cu acest prilej că Regulamentul pentru aplicarea Decretului nr. 328/1966, privind circulaţia pe drumurile publice din ţara noastră, interzice depăşirea limitei de 100 km/h pentru autoturismele care rulează în afara localităţilor.

Care este viteza minimă cu care se poate circula în rodaj? Ţinem să precizăm de la început că este greşită tendinţa unor automobilişti de a rula, în această situaţie, numai cu 30—40 km/h. Practica aceasta este dăunătoare în special pentru autoturismele în doi timpi, la care motorul trebuie turat, în regimul de viteze indicat, pentru a se evita uzura prematura a ambielajului şi a se mentine un regim termic normal al bujiilor (altfel acestea nu mai ating temperatura de autocurăţire şi se ancrasează, iar motorul nu funcţionează «rotund», nu «trage» şi se uzează înainte de vreme). Vitezele minime pentru «Trabant» sînt de 15 km/h în vit. II, 30 km/h în vit. III şi 45 km/h în vit. IV, iar pentru «Wartburg» 25 km/h în vit. II, 45 km/h în vit. III şi 60 km/h în vit. IV. Şi la motoarele în patru timpi se recomandă evitarea rodajului cu viteze prea mici, precum şi suprasolicitarea motorului prin neschimbarea la timp a vitezelor.

Strîns legată de problema limitării vitezei este problema încărcării maşinii în timpul rodajului. Deşi uzinele constructoare nu fac precizări în acest sens, este bine ca în prima perioadă să se ruleze fără însoţitor, în a doua cu o persoană, iar în ultima perioadă să se mărească treptat încărcătura pînă la numărul de persoane admis. De asemenea, în perioada rodajului, trebuie evitată ambalarea brutală a motorului, înecarea carburatorului însoţită de spălarea peliculei de ulei de pe pereţii cilindrilor, demararea forţată, mersul pe drumuri de categorie inferioară sau folosirea automobilului pentru lecţii de conducere cu începătorii.

Mircea MUŞATESCU









dispozitiv de siguranţă pentru blocarea minerelor interioare ale uşilor din spate, atunci cînd se transportă copii ş.a.

Vorbind despre «Autobianchi Primula», cunoscutul pilot de încercare Jean Paul Thèvenet enumeră printre calităţile acestui automobil compromisul inteligent între berlină şi break, excelenta ţinută de drum, frînajul eficace, direcţia uşoară şi precisă, precum şi performanţele satisfăcătoare. La lipsuri, Thèvenet menţionează, printre altele, suspensia prea fermă şi unele zgomote la direcţie şi la axa din faţă în timpul circulaţiei pe drumuri de categorie inferioară. Despre automobilul «Peugeot 204», acelaşi pilot de încercare spune că are un motor suplu şi docil, o direcţie uşoară şi precisă şi o bună amenajare a spaţiului interior. În schimb, subliniază el, lasă de dorit progresivitatea frînării, aderenţa roţilor din faţă şi simplificarea exagerată a tabloului de bord.

Impresia generală este că «Autobianchi Primula» realizează noua formulă «motor transversal-tracţiune faţă» prin utilizarea unor elemente mai vechi experimentate în practică, iar «Peugeot 204» prin utilizarea unor elemente noi.

Ing. Dinu GEORGESCU

Performanţe	Primula	Peugeot 2o4
Viteza maximă	139 km/h	142 km/h
Acceleraţie pe 4oo m	19 sec 8/1o	2o sec 7/1o
Consum mediu de benzină în oraş	12,3 1/1oo km	14,4 1/1oo km
Consum mediu de benzină la drum	8,8—11,o 1/1oo km.	7,4—1o,2 1/1oo km.









LECŢII ÎN POLIGON

Redăm, în continuarea indicaţiilor din numărul anterior al revistei, succesiunea normală a lecţiilor în poligon, în faza în care elevul face cunoştinţă cu elementele fundamentale ale conducerii automobilului. Ca principiu general, fiecare exerciţiu trebuie executat mai întîi de către instructor, astfel ca cel care învaţă să ştie ce are de făcut şi cum anume, trecerea la un exerciţiu nou făcîndu-se numai după ce s-au asociat toate exerciţiile anterioare. Ţinînd cont de starea de inhibare a începătorului, generată de ineditul situaţiei în care se găseşte, precum şi de teama de a nu lovi sau a nu fi lovit de alte vehicule, este de preferat ca în prima fază poligonul de conducere să se aleagă, pe cît posibil, în afara drumului public. Acest lucru permite elevului să lucreze mai degajat şi să-şi concentreze atenţia numai asupra problemelor pe care le învaţă.

Este indicat ca în primele ore să se exerseze, în exclusivitate, pornirea de pe loc şi oprirea. Instructorul trebuie să urmărească permanent ca succesiunea mişcărilor să fie cea corectă şi anume: LA PORNIRE: decuplarea ambreiajului; cuplarea vitezei I-a; asigurarea prin oglinda retrovizoare; semnalizarea; eliberarea frînei de mînă; eliberarea pedalei ambreiajului, concomitent cu apăsarea pedalei de acceleraţie; stingerea semnalizatorului. LA OPRIRE: apăsarea progresivă a frînei de picior; decuplarea ambreiajului la momentul oportun; punerea schimbătorului de viteze la punct mort; eliberarea ambreiajului; tragerea frînei de mînă; eliberarea pedalei de frînă. Acţionarea manetelor şi pedalelor trebuie să se facă fără ca elevul să le privească; în tot acest timp, privirea trebuie să fie la 30—40 m în faţa automobilului. Între pornire şi oprire este bine să se parcurgă 20—30 m în viteza I-a.

Numai după ce elevul a învăţat fără greşeală pornirea şi oprirea, se va trece la schimbarea vitezelor de la mic la mare, progresiv, lucrîndu-se la început numai cu treapta I-a şi a II-a, apoi cu I-a, a II-a, a III-a şi în cele din urmă cu toate patru. Trebuie să se observe ca în fiecare viteză să se accelereze pînă la turaţia normală, avînd grijă ca accelerarea să fie progresivă. Pentru a da posibilitatea începătorului să se concentreze asupra schimbătorului de viteze, nu se va insista în această perioadă asupra păstrării riguroase a direcţiei (fapt pentru care s-a recomandat exersarea în afara drumurilor publice).

În continuare se trece la mărirea distanţelor de mers între pornire şi oprire (aproximativ 100—150 m), combinîndu-se această operaţiune cu exerciţii de mers înainte în linie dreaptă, de rulare paralelă cu o linie impusă, de parcurgere a unei linii sinuoase şi de trecerea cu faţa prin spaţii limitate (porţi). Un bun exerciţiu este şi oprirea la un punct fix plasat în faţă sau lateral. Nu trebuie neglijat nici mersul înapoi, pentru învăţarea căruia se vor face exerciţii similare cu cele de mers înainte. Prin alternarea mersului înainte cu mersul înapoi se vor face exerciţii de întoarcere a automobilului, cu manevrarea în spaţii care vor scădea treptat, o dată cu mărirea vitezei de execuţie. În fine, gama exerciţiilor pregătitoare se încheie cu schimbarea vitezelor de la mare la mic.

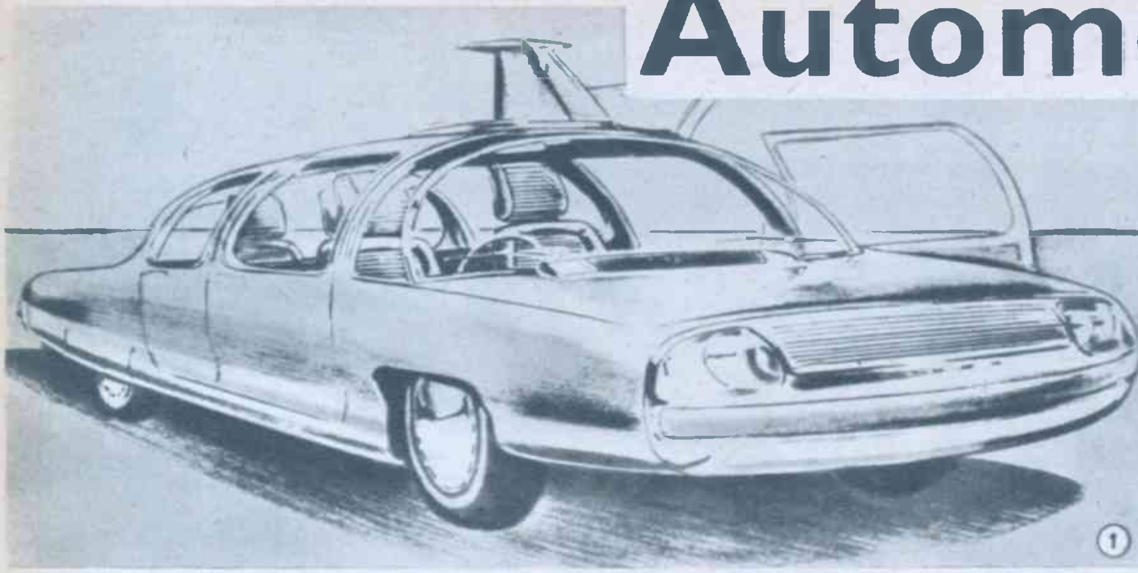
În urma acestor exerciţii, în timpul cărora elevul s-a deprins într-o oarecare măsură cu manevrarea automobilului, se poate trece la mărirea gradului de complexitate, prin crearea de momente care să impună efectuarea simultană a mai multor mişcări ca: reducerea de viteze şi schimbarea direcţiei, schimbarea vitezei şi privirea prin oglinda retrovizorie ş.a. Astfel, treptat, începătorul face cunoştinţă cu toate elementele fundamentale ale conducerii automobilului.

Cea de-a doua fază a pregătirii, în care se urmăreşte ca elevul să acţioneze în mod reflex comenzile maşinii, trebuie să se desfăşoare de preferinţă pe drumul public inclus în poligonul de conducere. Această fază cuprinde şi exerciţii pe timpul nopţii, cînd trebuie să se insiste asupra utilizării legale a luminilor.

Timpul de învăţare a conducerii automobilului este condiţionat de aptitudinile elevului şi de dorinţa acestuia de a-şi însuşi cunoştinţele şi deprinderile necesare, precum şi de arta instructorului de a se face înţeles, de felul în care îl simplifică aparent exerciţiile, de calmul şi hotărîrea sa. Instructorul trebuie să constituie pentru elev un model de pricepere în conducerea automobilului, un exemplu viu în respectarea regulilor de circulaţie.

Paul RĂDUŢ

Automobile cu..



Revistele «Quattroruote» și «L'Automobile», precum și alte publicații specializate de peste hotare, s-au ocupat pe larg în ultima vreme de problema accidentelor de circulație care, în unele țări ca S.U.A., au luat proporții îngrijorătoare. Se menționează faptul că în 1965, cu toate măsurile întreprinse (limitarea vitezei de circulație, construirea de autostrăzi și de instalații perfecționate de semnalizare și dirijare), accidentele de automobil au dus în Statele Unite la moartea a 49 000 de persoane și la rănirea a peste trei milioane și jumătate. Dacă această cadență a accidentelor va continua, a spus președintele Johnson cu cîtva timp în urmă, vom ajunge să înregistrăm nu mai puțin de 75 000 de morți pe an.

Pentru stăvilirea acestui pericol național, guvernul american intenționează să constrîngă pe constructorii din Detroit să aplice o serie de soluții tehnice care să mărească securitatea automobiliștilor și să extindă controlul central al circulației asupra tuturor statelor Uniunii. Se pare însă că aceste proiecte întîmpină rezistență atît din partea marilor firme de automobile, cît și din partea majorității guvernatorilor, care vor să-și conserve și din acest punct de vedere independența față de autoritatea federală. Doar senatorii Robert Kennedy (Statul New-York) și A. Ribicoff (Connecticut) s-au alăturat intențiilor guvernului, cerînd să se depună eforturi pentru construirea, în sfîrșit, a unui adevărat «automobil de securitate».

Cea mai importantă măsură întreprinsă pînă acum pe linia realizării unui astfel de automobil a fost alocarea unei sume de bani, care să ducă la apariția unui prototip cu anumite calități: partea din față deformabilă progresiv, volan teles copic, cadru special, asemănător cu al mașinilor de curse, pneuri antiderapante, rezervor de benzină protejat împotriva incendiului, vizibilitate perfectă (inclusiv periscop ca la submarine)etc. Suma alocată sub formă de contract n-a fost încredințată unei firme de automobile, cum s-ar putea crede, ci unei companii... aeronautice: Fa͏rchild Hiller Corporation. Mașina care se va construi, și al cărei prim exemplar va costa în jur de trei milioane și jumătate dolari, va fi o berlină cu «talia» M.G. Corvair sau Ford Falcon. În construcția ei se vor aplica 134 de soluții tehnice noi, menite să asigure o cît mai bună protecție a pasagerilor în caz de accident.

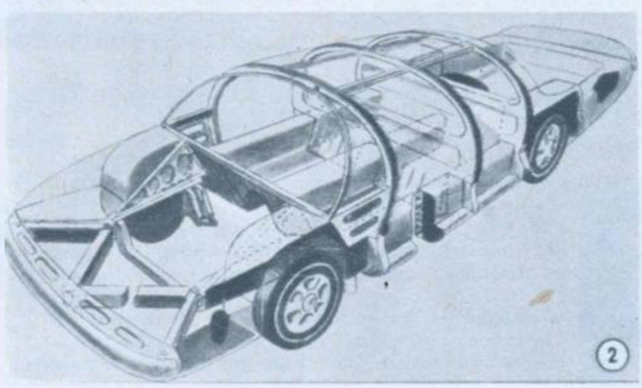
Revista «L'Automobile» menționează pe larg cele 21 de «comandamente» la care va trebui să răspundă automobilul realizat de firma Fairchild Hiller Corporation. Iată cîteva dintre acestea: structură anterioară, în măsură să reducă treptat acțiunea unui șoc și consecințele acestuia asupra pasagerilor; motor plasat înclinat, astfel încît, în caz de coliziune, el să alunece în jos, pe dedesubtul scaunelor din față; cadru din grinzi puternice, capabil să ofere o rigiditate sporită; montanți și șasiu curbat astfel ca ele să reziste forțelor destructive în caz de «tonou»; volan suplu și tablou de bord bine ramburat; scaune-fotoliu de formă specială cu protecție din trei părți; periscop plasat pe «acoperiș» care să asigure o mare vizibilitate; aparate de bord larg dimensionate pentru a nu obosi ochii; indicator

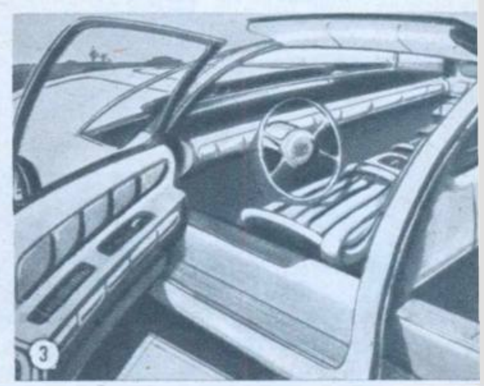
1. Așa va arăta, probabil, o mașină cu protecție sporită împotriva accidentelor. Deasupra se vede periscopul, iar la scaune se observă rezemătoarele pentru cap.

2. Fața și spatele automobilului, mult alungite, vor trebui să reducă treptat șocul. Pentru o răsturnare cît mai «dulce», caroseria va avea forme curbate.

3. În interior se vor mai putea remarca: o tapiserie abundentă, portiere și tablou de bord ramburate, centuri de siguranță.

4. Pentru evitarea dificultăților atunci cînd, staționind pe șosea, automobilistul va vrea să umble la portbagaj, capota acestuia va fi astfel concepută, încît să se deschidă din dreapta spre stînga. Periscopul se va putea plia pe acoperiș.





Ataș la micile cilindree?

Mai mulți cititori au solicitat redacției lămuriri asupra posibilității montării atașului la micile cilindree (motorete, motociclete și scutere cu capacități pînă la 175 cmc). Interesul pentru această problemă este justificat pe de o parte de mărirea numărului de motorete, ca urmare a fabricării lor în țară, iar pe de altă parte de unele realizări «de amator» existente deja în circulație. Se pune întrebarea: este sau nu recomandabilă adoptarea atașului la micile cilindree? În rîndurile de față nu vom intra în calculul tracțiunii motocicletei și în studiul performanțelor ei, ci vom da doar unele lămuriri de principiu privind problema ridicată de cititorii noștri.

De la început trebuie arătat că la motocicletele fabricate înainte de 1945 se adopta ataș numai pentru o cilindree totală mai mare de 500 cmc (inclusiv). Ulterior însă — o dată cu dezvoltarea construcției de motoare în doi și patru timpi cînd, datorită materialelor mai bune și procedeelor tehnologice noi, s-a putut trece la mărirea turației și a raportului de compresiune și deci la sporirea puterii litrice — constructorii au început să adopte atașul și la cilindree mai mici. Pentru comparație vom arăta că, dacă în anul 1930 o motocicletă de 500 cmc dispunea de 16 CP, în anul 1960 această putere era dată de motorul unei motociclete de numai 250 cmc. În urma acestui progres evident, gama de motociclete cu ataș a crescut, mergîndu-se pînă la limita motoarelor de un sfert de litru. Bineînțeles că, în funcție de puterea noilor motoare, au fost dimensionate corespunzător partea de tracțiune, partea de rulare, cadrul etc.

Dar cu micile cilindree care este situația, pentru că și aici s-ar putea face anumite modificări reclamate de montarea atașului (mărirea raportului de demultiplicare al transmisiei secundare prin utilizarea unei coroane mai mari sau a unui pinion de atac mai mic, micșorarea distanței de fugă a roții din față etc.)? Pentru această categorie de mașini montarea atașului este categoric contraindicată din următoarele motive:

- *Există pericolul ruperii diverselor piese care inițial au fost dimen-*

N IMPAS ?

vor completa stocurile de combustibil in vederea pornirii din nou la drum. Tot aici se vor schimba echipajele de astronauţi. Schimbul ieşit din serviciu (după o şedere pe staţie sau în Lună de 1—2 luni sau după un zbor interplanetar) se îmbarcă în nave de transport speciale, de tipul cosmoplanelor, şi se reintoarce pe Pămînt la bordul acestora.

Este doar unul din aspectele principale ale problemei semnalate aici. În orice caz, fără o soluţionare radicală a recuperării integrale a tehnicii spaţiale, cosmonautica va inainta incă destul de timid, propunîndu-şi scopuri modeste. Nu poate fi generalizată, de exemplu, o asemenea rezolvare ca aceea pe care o dă proiectul «Apollo» sarcinii de trimitere a omului in Lună — (trei astronauţi) intr-un vehicul care cîntăreşte la start 2 700 tone, deci 900 tone pentru fiecare astronaut, vehicul din care se recuperează numai cabina, in greutate de aproximativ trei tone.

Specialiştii işi impun găsirea neintîrziată a căilor celor mai convenabile pentru redobîndirea intregii tehnici utilizate la fiecare lansare, singura cale de apropiere reală a navigaţiei cosmice de navigaţia aeriană.

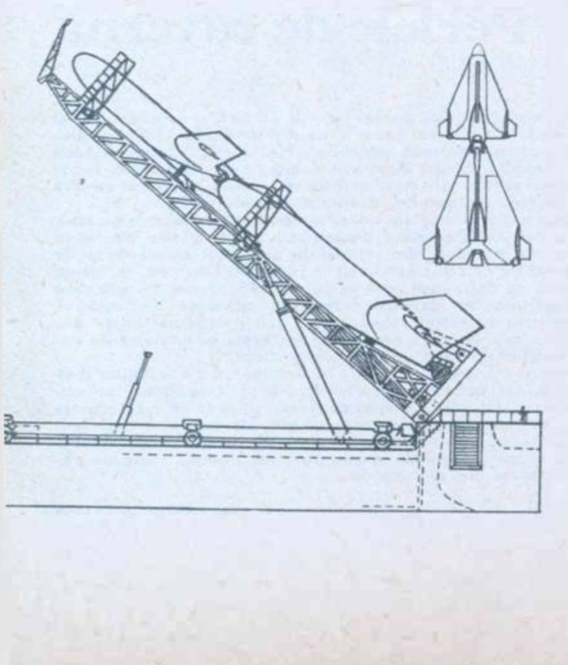
A.D.

EXPLICAŢII FOTO:

1. În ilustraţie, un aparat cosmic integral recuperabil, conceput intr-o variantă a transportului orbital economic. Racheta are o singură treaptă, cu o organizare destul de simplă, uşor de asamblat, fără sudură sau nituire, ci numai prin îmbinarea părţilor. Este destinată să plaseze pe orbită încărcături nu prea mari (max. 10 tone), dar cu o frecvenţă mare a ieşirilor, datorită tocmai recuperării sale integrale. Motorul fucţionează cu oxigen lichid şi hidrogen lichid. Pentru acesta din urmă sînt prevăzute 8 rezervoare cilindrice detaşabile, care se recuperează prin paraşutare.

2. Specialiştii englezi de la British Aircraft Corporation au propus la o conferinţă ţinută la Londra in primăvara acestui an realizarea unui vehicul purtător triplu, cu treptele in derivaţie, destinat transportului aerospaţial. În această variantă, cele trei elemente ale vehiculului — toate recuperabile — sînt de fapt trei cosmoplane identice, cuplate astfel ca să se ajute reciproc la start, cind se pun in funcţiune motoarele tuturor treptelor. Ulterior, după ce s-a atins o anumită înălţime şi vehiculul a dobîndit o viteză convenabilă, se detaşează pe rind două din părţi, după ce au realimentat-o pe a treia. Aceasta din urmă se plasează pe orbită.

3. Un proiect mai recent de cosmoplan cu start vertical este arătat în această ilustraţie. Este vorba de o navă cosmică cu aripă delta capabilă să plaseze pe orbită o incărcătură de 17 tone şi să efectueze zboruri repetate, după recuperare integrală. Nava este purtată de un avion-rachetă de formă asemănătoare, impreună cu care alcătuieşte un vehicul cu două trepte dispuse în serie. La start, aparatul de zbor are următoarele caracteristici: greutatea 390 tone, lungimea 50 metri, anvergura aripii treptei de bază 19 m.





Cronica astronautică

IUNIE

1 IUNIE. ATDA. Satelit-ţintă, variantă simplificată (fără motor de manevră) a rachetei «Agena», destinată să servească drept element de acostaj pentru «Gemini»-9. A fost plasat pe o orbită circulară la înălţimea de 297 km. Nu şi-a putut îndeplini misiunea, nedesfăcîndu-i-se coafa de protecţie antitermică.

2 IUNIE. SUVEYOR-1. După un zbor de 63 ore, staţia a aselenizat in Oceanul Furtunilor, la 16 km depărtare de locul prevăzut. Ea a transmis intermitent, la comanda staţiilor terestre, serii de fotografii, reprezentînd peisajul lunar luminat în mod diferit în timpul zilei lunare.

3 IUNIE. GEMINI-9. A fost plasată pe orbită cu ajutorul unei rachete «Titan»-2. Echipaj: Thomas Stafford şi Eugene Cernan. Orbita iniţială: 158/269 km, punct de ieşire în spaţiu — la 1 609 înapoia ţintei ATDA.

3 IUNIE. SAMOS. De la baza aeriană Vandenberg (California) a fost lansat un satelit «de recunoaştere», echipat cu mijloace de cosmofotogrametrie (fotografierea suprafeţei Pămîntului din Cosmos). Nu au fost date publicităţii amănunte asupra orbitei şi caracteristicilor satelitului.

7 IUNIE. OGO-3. Observator geofizic orbital, în greutate de 512 kg «mesager» a 12 universităţi americane, are de efectuat 21 experienţe pentru studierea vînturilor şi exploziilor solare, precum şi a consecinţelor acestora: perturbaţii în cîmpul magnetic terestru, luminiscenţă în atmosfera superioară, aurore boreale, schimbări în starea centurilor de radiaţii. A fost lansat pe o orbită eliptică alungită, perigeul la 273 km, apogeul la 122 310 km; are perioada de revoluţie de 48 ore.

8 IUNIE. COSMOS-120. Noul «Cosmos» s-a plasat pe o orbită cu următoarele caracteristici: depărtarea de perigeu 200 km, iar la apogeu 300 km; perioada de revoluţie 89,4 grade, înclinarea planului orbitei 51,8 grade. Satelitul a fost echipat cu 3 sisteme radio şi cu variate aparate ştiinţifice pentru studierea spaţiului.

9 IUNIE. SAMOS. De la baza Vandenberg (California) a fost lansat, cu o rachetă «Atlas-Agena», un satelit secret, cu destinaţie militară, din seria «Samos».

10 IUNIE. SATELIT PENTRU RADIAŢII. De la o bază din statul Virginia a fost lansat un satelit american de cercetări de radiaţii în greutate de 77 kg, care s-a plasat pe o orbită cu perigeul de 560 km şi apogeul la 4 104 km.

16 IUNIE. TITAN-3. Racheta, lansată de la Cape Kennedy, a plasat succesiv pe o orbită ecuatorială circulară la înălţimea de 33 800 km opt sateliţi , dintre care 7 de telecomunicaţii, iar unul experimental, fiecare în greutate de 45 kg. Sateliţii au destinaţie militară (pentru transmiterea de mesaje secrete între Washington şi Saigon şi alte puncte strategice).

17 IUNIE. COSMOS-121. Din Uniunea Sovietică a fost lansat un nou «Cosmos», care s-a plasat pe o orbită cu următorii parametri: depărtarea la perigeu 210 km, iar la apogeu 354 km; perioada de revoluţie 89,9 minute; înclinarea 72,9 grade.

19 IUNIE. MOLNIA-1. A fost elaborat un sistem de legătură prin televiziune între Moscova şi Paris prin intermediul satelitului sovietic «Molnia»-1, a cărui orbită de mare excentricitate (satelitul are apogeul situat în emisfera nordică la înălţimea de 40 000 km) permite să se efectueze transmisiuni neîntrerupte pe o durată de 7—8 ore.

23 IUNIE. PAGEOS. Este un satelit american în formă de balon sferic cu diametrul de 30 m, destinat culegerii de informaţii privind dimensiunile şi forma Pămîntului. A fost lansat de la baza Vandenberg.

25 IUNIE. COSMOS-122. Orbita noului satelit din seria «Cosmos»: perigeul 111 km, apogeul 333 km, perioada de revoluţie 89,3 minute, înclinarea planului orbitei 72,1 grade.

Leonov despre: Cum se pregătesc astronauţii

În timpul vizitei sale in Franţa, cosmonautul sovietic Alexei Leonov — primul călător în spaţiu in afara navei — s-a intîlnit, la Toulouse, cu elevii şi profesorii Şcolii naţionale de ingineri de construcţii aeronautice, în faţa cărora a făcut o serie de declaraţii extrem de interesante. Spicuim cîteva dintre acestea:

— Şi eu sînt elev. Sînt în ultimul an al Academiei Militare din Moscova. Profesorii noştri sînt, cred, la fel de exigenţi ca şi ai dv. Cînd am de dat un examen, ei nu ţin seama că a trebuit să absentez 11 zile din Moscova! Cînd un elev oarecare absentează, i se scad, să zicem, 100 de puncte. Dar dacă acest elev este un cosmonaut, i se scad 300 de puncte!...

Iată ce a răspuns Leonov la intrebarea: «Cum aţi devenit cosmonaut?»

— În 1959 am fost invitat să fac un examen medical in vederea participării la nişte incercări de aparate de zbor extraordinare. Nu-mi dădeam încă seama despre ce fel de aparate putea fi vorba. Credeam, pe atunci, că va trebui să zbor pe avioane ultrarapide la foarte mare înălţime.

După examen (eram un grup de aviatori de 23—25 ani) am inceput direct pregătirea pentru zboruri cosmice. Am urmat cursuri speciale: astrofizică, geofizică, meteorologie, mecanică cerească, navigaţie spaţială, construcţii de nave cosmice şi de instalaţii de propulsie. Paralel cu antrenamentul fizic ne-am insuşit principiile fundamentale de urmat în Cosmos. Încă din primele zile de pregătire am început să frecventăm cursurile Academiei de ingineri de aeronautică «Jukovski».

A fost întrebat apoi ce i s-a părut mai dificil în antrenamentul făcut.

— Pregătirea pentru zbor este una dintre activităţile cele mai dificile. Am fost obligaţi să repetăm toate mişcările ştiute, in condiţii de greutate crescută create intr-un avion care descrie o traiectorie parabolică timp de 28—30 sec. Socotiţi cîte ore de zbor a trebuit să facem ca să totalizăm cele două ore de antrenament necesare? Fiecare zbor este o succesiune de acceleraţii pînă la 3 g cu scurte etape de imponderabilitate. Cel mai delicat este antrenamentul final. Nava «Voshod» ce se pregătea pentru zborul nostru a fost amplasată intr-o sală mare unde existau aceleaşi condiţii de presiune ca şi la înălţimea de 80 km. În afară de imponderabilitate, in sala respectivă era reprodusă intocmai situaţia complexă din timpul zborului cosmic, şi noi a trebuit să simulăm ieşirea din cabină...



Figuri de alpiniști:

NORMAN GÜNTER DYHRENFURTH

Născut la 7 mai 1918, în familia unui profesor elvețian îndrăgostit de munte, alpinistul Norman Günter Dyhrenfurth face primele ascensiuni la vîrsta de numai zece ani. Împreună cu tatăl său, cu sora și cu fratele, el urcă o serie de piscuri din Alpi, participă la lungi discuții despre Himalaia, se familiarizează cu aspra viață de alpinist. Prietenii familiei și cunoscuții erau indignați că profesorul Dyhrenfurth efectua ture de altitudine în Alpi, numai cu trei copii în coardă. Unii ziceau că dacă se va întîmpla ceva, s-a terminat cu toată familia profesorului. Dar nu s-a întîmplat nimic. «Mi-aduc aminte — povestește Norman — că odată sora mea a alunecat peste o cornișă abruptă, antrenîndu-ne și pe noi după ea. Tata ne-a reținut pe toți trei în coardă și ne-a explicat, calm, cum se poate evita o asemenea întîmplare».

La Zürich, în țara sa natală, Norman G. Dyhrenfurth face școala comercială și devine funcționar, dar situația aceasta nu-i place. Se simte atras de munte și de film, fapt pentru care renunță la slujba ce-o avea și începe să colinde Alpii, făcindu-se repede remarcat ca un talentat cățărător. În același timp lucrează ca operator cinematografic. În decembrie 1937 se stabilește în S.U.A. și devine instructor de schi. Cîteva luni mai tîrziu pornește în prima expediție, sub conducerea profesorului Bradford Washburn, în munții Peninsulei Alaska. Dar lipsa de experiență îi aduce grave degerături. Spre norocul său, se vindecă repede și în același an mai poate efectua cîteva premiere tot în Alaska, cu o grupă de studenți.

După o activitate fructuoasă de cîțiva ani ca instructor de schi, operator și regizor, Dyhrenfurth ia primul contact, în 1952, cu lanțul himalaian. Apoi, invitat ca operator și alpinist de către elvețieni, participă la expediția din Everest, unde face față sarcinilor cu deosebit succes. La sfîrșit, rămîne pentru un timp în Italia pentru a-și perfecționa studiile cinematografice după care, în 1955, pune pe picioare «Expediția Internațională Himalaia», care însă nu-i va aduce mulțumirea de a ajunge la țel pe vîrful Lhotse (8 501 m). Peste trei ani se reîntoarce în împărăția ghețurilor himalaiene, într-o expediție de căutare a omului zăpezilor (Yeti) iar în anul 1960 participă la o nouă expediție elvețiană care are ca rezultat cucerirea vîrfului de peste 8 000 m Dhaulagiri.

Ca o încununare a succeselor obținute, Dyhrenfurth realizează în 1963 una dintre marile performanțe alpine. Organizînd expediția americană pe Everest, el conduce «operațiile» care au ca rezultat prima traversare integrală a acestui masiv și escaladarea lui de mai multe echipe. Filmul realizat în culori cu acest prilej este un prețios documentar pentru cunoașterea versanților «celui de-al treilea pol al lumii» și a cantității enorme de efort depuse pentru smulgerea secretelor lui... Un îndrăgostit al climatului alpin, un perseverent muncitor al expedițiilor himalaiene, un poet-operator, acesta este Norman Günter Dyhrenfurth, cunoscut acum în lumea alpină mondială ca o personalitate de mare reputație.

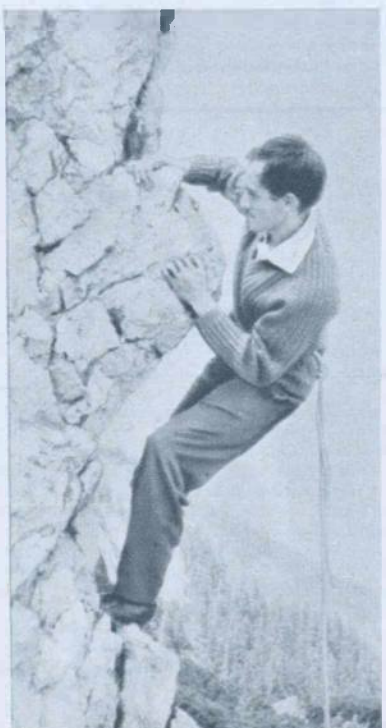
Mircea BOGDAN

START ÎN PIATRA MARE

Etapa a I-a de vară din cadrul competiției de alpinism «Cupa orașului București» s-a desfășurat în masivul Piatra Mare. La start au fost prezenți aproape 70 de sportivi bucureșteni de la cluburile și asociațiile «Știința», «Sănătatea», «Grivița Roșie», «Justiția» și «Metalurgistul». Alpiniștii avansați s-au întrecut pe diferite trasee de grade de dificultate de la II A pînă la IV A. Dintre aceștia s-au evidențiat Adrian Condor și Petre Suciu de la «Știința», Ion Amuza și Dumitru Albici de la «Grivița Roșie». Pentru începători a fost rezervat un singur traseu de cățărătură, cu asigurare de sus. Aici cea mai bună comportare au avut-o Elena Bălan și Mircea Ivanovschi (Grivița Roșie), Constantin Vișan (Justiția).

Amintim că întrecerea de alpinism «Cupa orașului București» cuprinde anual etape de iarnă și de vară, în urma cărora se alcătuiește clasamentul final și se stabilesc cîștigătorii. Anul trecut «Cupa» a revenit cățărătorilor de la «Știința», care sînt favoriți și la actuala ediție. Menționăm, de asemenea, că în cadrul întrecerii se alcătuiește și un clasament pentru alpiniștii începători, cărora le este rezervată o «Cupă a tineretului».

Fotografia pe care o publicăm alăturat, realizată de maestrul sportului Gh. Enache, cu ocazia întrecerii din masivul Piatra Mare, reprezintă un instantaneu din timpul ascensiunii concurentului Petre Suciu.



Noi instructori de orientare turistică

Pînă acum cîtva timp în orașul și raionul Slatina numărul instructorilor de orientare turistică era redus, lucru care influența negativ desfășurarea întregii activități competiționale turistice. Analizînd această situație, Consiliul raional UCFS împreună cu comisia raională de turism au hotărît să organizeze un curs pentru pregătirea numărului necesar de instructori. Cu organizarea și conducerea cursului a fost însărcinat tovarășul Ion Doicescu, președintele comisiei raionale de turism.

De comun acord cu consiliile asociațiilor sportive au fost selecționați un număr de 45 cursanți (cîte 1—2 din fiecare asociație), turiști pasionați, oameni care se bucură de aprecierea și stima tovarășilor de muncă și sport. Cursul a cuprins un număr de lecții teoretice și practice, întocmite și predate de profesorii Maria Tănăsescu și Ștefan Cosma. S-a pus accentul, în special, pe folosirea busolei și hărții și pe orientarea în teren.

La terminarea cursului s-a dat, în afara examenului teoretic, și un examen practic, constînd dintr-un concurs de orientare turistică, la care au participat toți cursanții, unii în calitate de concurenți, alții ca arbitri. Deși condițiile de concurs au fost dificile, toți participanții au arătat că și-au însușit în bune condiții lecțiile predate și că pot aplica, în teren, cele învățate.

Ținînd seama de succesul acestui curs, Consiliul raional intenționează să mai organizeze încă unul, în aceleași condiții, astfel încît toate asociațiile sportive din raion să aibă pînă la sfîrșitul anului cel puțin cîte un instructor de orientare turistică.

E.R.

Activitate rodnică

Concursurile de orientare turistică se bucură de apreciere în cadrul asociațiilor sportive din orașul și raionul Călărași. La extinderea acestei activități contribuie din plin profesorii de geografie și cei de educație fizică, care au luat parte inițial la un ciclu de ședințe de instruire organizate special sau în cadrul cercurilor pedagogice. La aceste ședințe au fost expuse teme privind importanța concursurilor de orientare turistică, mijloacele necesare, unghiul de marș, harta, tehnica organizării întrecerilor etc. După încheierea ciclului de expuneri s-au organizat cîteva concursuri demonstrative, pentru aplicarea practică a celor învățate. Comisiile de specialitate din cadrul UCFS intenționează să mai inițieze și pe viitor asemenea ședințe de pregătire, în copul atragerii cît mai multor oameni spre practicarea orientării turistice.

Una din cele mai «harnice» asociații sportive în domeniul orientării turistice este «Știința» (Liceul nr. 1 Călărași). Membrii acestei asociații și-au însușit frumoase cunoștințe despre hartă și folosirea ei, despre mijloacele de orientare, despre stabilirea unghiului de marș etc. De asemenea, ei au învățat multe lucruri folositoare privind pregătirea fizică și orientarea tactică în concursuri. Locurile în care se desfășoară concursurile turiștilor de la «Știința» sînt orașul Călărași și împrejurimile acestuia, pădurea Jirlăul, dealurile Ostrovului (reg. Dobrogea) și, pe timpul excursiilor, munții.

Reprezentanții asociației sportive «Știința» au obținut o serie de frumoase rezultate în competițiile oficiale. Astfel, în 1964, ei au ocupat primul loc (băieți și fete) la faza orășenească a campionatului republican de orientare turistică, au devenit campioni regionali cu echipa de fete, s-au clasat pe locul doi pe regiune cu echipa de băieți, au obținut locul patru cu echipa de fete la finala pe țară (Munții Bucegi). În anul 1965, acestor succese li s-au adăugat altele: locul întîi (băieți și fete) în faza orășenească, locul întîi (băieți) și locul doi (fete) în faza regională, cupa pentru cea mai tînără echipă participantă la etapa republicană a campionatului.

Prof. Gheorghe FLOREA
Președintele comisiei orășenești de turism — Călărași

Perlele de cavernă

Picăturile ce cad ritmic, uneori de mii de ani, din tavanul unei peșteri, au creat cea mai mare parte din ciudatele și încîntătoarele forme ce împodobesc întunericul «lumii subterane». Și dacă în drumurile noastre, ne-am lăsat ademeniți de peisajul misterios și haotic ce domnește dincolo de intrarea unei peșteri, am putut admira desigur stalactite, stalagmite, draperii, ciucuri calcaroși etc.

Există însă niște formațiuni specifice peșterilor, extrem de rare: perlele de cavernă. Exemplare disparate au fost găsite numai în cîteva peșteri de pe glob. Ele reprezintă depuneri concentrice de calcit (carbonat de calciu cristalizat) în jurul unui nucleu, rezultînd o formă sferică cu diametrul pînă la doi cm. Picăturile de apă care cad asupra perlelor în formare determină mișcarea mecanică a acestora, evitîndu-se astfel intersudarea sau prinderea lor de podeaua peșterii. Cauzele care contribuie la formarea perlelor de cavernă sînt multiple și încă greu de determinat.

Explorarea peșterii ghețarului de la Scărișoara a evidențiat însă un fapt senzațional. În sălile «Biserica Nouă» și «Catedrala», în vecinătatea gheții, există cîmpuri întinse (lungi pînă la 10 m) de perle de cavernă. Un asemenea cîmp este format din sute sau chiar mii de exemplare de mărimi diferite. Coborînd în viitor în această peșteră nu vom scăpa prilejul de a admira cîmpurile de perle de cavernă, adevărate minuni ale naturii.

Ing. Virgil STELEA

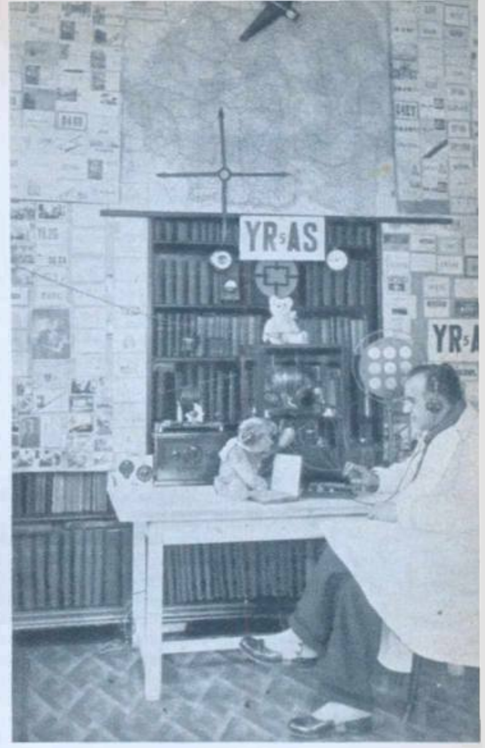


Doctorul Al. Savopol, la stația sa, in anul 1931. Pe atunci indicativul său era CV5AS.

Doctorul ALEXANDRU G. SAVOPOL

Numele doctorului Savopol, unul dintre primii radioamatori români și totodată inițiatorul primului radioclub din țara noastră, este binecunoscut tuturor celor care se interesează de radiotehnică și radioamatorism.

Am primit recent, la redacție, vizita fratelui său, Constantin G. Savopol, care ne-a pus la dispoziție pentru publicare, articolul de mai jos, cuprinzind o serie de amintiri biografice inedite, despre doctorul Alexandru Savopol.



O fotografie din 1935

Doctorul a fost cel mai mare dintre cei șase copii. Născut la Craiova la 16 octombrie 1888, a crescut supravegheat de aproape de către mama noastră, o gorjancă energică și ambițioasă. Îmi amintesc și acum cind ne povestea că, de la nașterea lui Sandu — cum îi spuneam noi în familie — nu visa altceva decit să-și vadă flăcăul medic, și pînă la urmă așa a și fost. In 1913 era doctor în medicină.

A urmat la Craiova cursurile școlii primare «Obedeanu» din cartierul unde locuiau părinții. În 1898 a început liceul pe care l-a urmat în diferitele orașe, în care tata, ofițer activ, făcea garnizoană.

Cu toate că eram cu 8 ani mai mic decit dînsul îmi amintesc foarte bine de perioada cind urma cursurile liceului din Pitești. Parcă-l văd, cind absolvise clasa a patra și își înjghebase un mic laborator în camera sa. Pe rafturile unei etajere stăteau așezate, într-o perfectă ordine, diferite sticluțe cu tot felul de substanțe. Pe masa de lucru își adunase stative cu eprubete, retorte de sticlă și o sumedenie de piese ajutătoare, trebuitoare experiențelor.

Colaboratorul său la executarea experiențelor era fratele nostru, Gheorghe — cu un an mai tînăr decît el — care avea să fie în 1915 inventatorul «grenadei Savopol».

Fire potolită, dotat cu multă voință, Alexandru cuteza să încerce, în micul său laborator, experiențele la care asistase în școală, căutînd să explice asistenței — compusă din noi frații lui mai mici și prietenii noștri de joacă — fenomenele chimice care ne uluiau.

Cursul superior l-a urmat, doi ani, la Liceul Unirea din Focșani și ultimii doi ani la Liceul Nicolae Bălcescu din Craiova, unde ne stabilisem în urma demisiei tatei din armată.

Pe la 17 ani s-a hotărît să învețe să cînte la violoncel. Pasiunea frumosului, exprimată prin muzică, l-a ajutat să studieze cu temei capriciosul instrument, încît în scurtă vreme a devenit stăpîn pe tehnica violoncelului.

În timpul studiilor universitare, o dată cu desăvîrșirea pregătirii sale de specialitate la Facultatea de Medicină, își completa în orele libere cultura sa muzicală. Dar tot în acea vreme, prin fratele nostru Gheorghe, intră în contact cu colegii acestuia, pe care-i pasionau problemele de aviație. Printre ei se afla și Henri Coandă, inventatorul de mai tîrziu al primului avion reactiv din lume.

În această ambianță, pe Sandu începu să-l preocupe problemele undelor radio în legătură cu folosirea lor în aviație și marina comercială. Cam prin toamna anului 1911, el își procură materialul documentar necesar și începu să studieze, cu stăruință, radiotehnica.

Izbucnirea primului război mondial îngreună activitatea cercetătorilor noștri amatori, iar în 1916, o dată cu intrarea României în război ea încetă cu desăvîrșire. Fratele meu a făcut campania, ca medic de batalion, la regimentul de infanterie «Dolj». În cursul luptelor de la *Mărășești* comandantul batalionului căzu grav rănit dincolo de un pod ținut sub focul aprig al mitralierelor inamice. Acțiunea de salvare era temerară. Doctorul nu pregetă. Păși hotărît și, profitînd de un moment de acalmie, trecu podul. Cuprinzînd în brațe trupul slăbit al comandantului îl aduse în liniile noastre. Pentru acest fapt a fost decorat cu «Steaua României cu spade», distincție care se acorda numai excepțional militarilor necombatanți.

Întors de pe front și-a organizat, din îndemnul și îndrumarea profesorului său, savantul dr. Ion Cantacuzino, un laborator de analize medicale la Craiova, neuitînd să amenajeze într-o cameră alăturată, un laborator pentru experiențe de radio emisie și recepție. Convins de amploarea pe care viitorul o rezervă acestui mijloc rapid de comunicație, a început — în contradicție cu vederile autorităților timpului — o mișcare susținută de popularizare și răspîndire a radioemisiei și recepției. În acest scop a conferențiat de cîteva ori la societatea craioveană «Prietenii Științei». Apoi în calitate de profesor de igienă la Școala normală de învățători din Craiova, n-a pierdut nici o ocazie pentru a convinge pe viitorii învățători să dea atenția cuvenită telegrafiei fără fir. Fiind numit medic la C.F.R. făcea vizita medicală a muncitorilor de pe linia Craiova — Piatra Olt, folosind și acest prilej pentru a propaga radioamatorismul.

În același timp nu și-a tradat violoncelul activînd în orchestra Asociației «Filarmonica» din Craiova. În pauzele repetițiilor găsea timp să discute cu colegii săi despre radioamatorism. Rezultatele nu întîrziară; violonistul Ion Nestorescu și mai ales tînărul Ion Vasilescu din aceeași orchestră deveniră și ei radioamatori.

Roadele perseverenței sale munci se văzură de îndată. Duminicile, cînd laboratorul medical era închis, se deschideau larg porțile laboratorului radio care devenea neîncăpător. Și acum îmi amintesc figura plină de încîntare a fratelui meu privind cum lucrau normaliștii, alături de tineri muncitori și țărani, liceeni și profesori — (dintre care amintesc pe Vasile Mihăilescu ce a fost distins mai tîrziu cu titlul de «profesor emerit») — ingineri și muzicanți în frunte cu cel ce avea să devină, compozitorul Ion Vasilescu, «artist emerit». Satisfacția lui era mare. Reușise printr-o muncă neobosită și plină de adversități să declanșeze o mișcare utilă. Mulți dintre tinerii elevi — care dintre ei mai trăiesc — nu pot să nu-și amintească zilele cînd veneau la laborator cu o scîndurică și plecau cu un aparat de radio, construit de ei, cu piese primite de la fratele meu.

Învinsese și acum trebuia să consolideze terenul cucerit.

A înființat Radioclubul Craiova, care în concepția lui trebuia să devină o pepinieră de radioamatori. O boală nemiloasă începu însă să-i zdruncine sănătatea, fără să-i altereze încrederea și entuziasmul.

În 1938, pe cînd mă aflam în Sibiu, m-a vizitat într-o zi un tînăr radioamator care, stînd pe recepție, prinsese următorul apel din Craiova, lansat de YR5AS — indicativul fratelui meu. «Plec la Viena pentru o nouă operație. Rămîneți cu bine!»

În răgazul dintre crize și-a transmis astfel ultimul său mesaj prin radio. Pleca la Viena să facă o ultimă încercare pentru a se salva de chinul îngrozitor al cancerului.

Curînd după aceasta, la 30 martie 1938, inima lui încetă să mai bată și, cu ea, și YR5AS-ul său încetă să mai răspîndească în lume apelurile transmise din Craiova.

Constantin G. SAVOPOL

Emițătorul stației YR5AS, construit în 1935.



NOTAȚIILE TRANZISTORILOR

Întocmai ca și la tuburi pentru notarea tranzistorilor s-au adoptat coduri diferite. În cele ce urmează vom aminti cîteva din cele mai răspîndite.

În sistemul american, de exemplu, se notează cu 1N urmat de două sau mai multe cifre, avînd uneori și o literă la sfîrșit, diodele. De pildă 1N34A. Cu 2N urmat de cifre se marchează triodele: 2N709. În Europa există tendința de unificare a sistemelor de notații. În noul sistem se notează tranzistorii folosiți în radiorecepție, televiziune etc., cu două litere urmate de cifre. Tranzistorii folosiți în automatizare cu trei litere și două cifre. În amîndouă cazurile prima literă indică tipul materialului semiconductor iar cea de-a doua destinația (folosirea) tranzistorului. Trei cifre sau a treia literă și două cifre deosebesc între ei tranzistorii din aceeași grupă. Literele au următoarea semnificație: **prima literă:** A — tranzistori cu germaniu; B — tranzistori cu siliciu; **litera a doua:** A — diode (varicap); C — tranzistori de audiofrecvență; D — tranzistori de putere pentru audiofrecvență; E — diode tunel; F — tranzistori de radiofrecvență; L — tranzistori de putere pentru radiofrecvență; P — fototranzistori; R — diode p-n-p-n; S — tranzistori de comutație; T — redresori comandați; U — tranzistori de putere pentru comutație; Y — redresori; Z — diode «Zener» (stabilitroni).

Exemple: AC-116 — tranzistor cu germaniu pentru audiofrecvență; AF-101 — tranzistor cu germaniu pentru radiofrecvență; BA-103 — diodă cu siliciu. Pentru automatizare și industrie: AUZ-11 — tranzistor cu germaniu, de putere pentru comutație de frecvență joasă; BFY-27 — tranzistor cu siliciu de înaltă frecvență; BPY-11 — fotodiodă cu siliciu.

Tranzistorii japonezi au un mod de notație specific: 1S urmat de cifre înseamnează diodă; 2SA urmat de cifre — tranzistor p-n-p pentru radiofrecvență; 2SB urmat de cifre — tranzistor p-n-p în audiofrecvență; 2SC urmat de cifre — tranzistor de radiofrecvență tip n-p-n; 2SD urmat de cifre — tranzistor de audiofrecvență tip n-p-n; 2SF urmat de cifre — redresor comandat cu siliciu; 2SH urmat de cifre — tetrodă.

Se observă că în sistemul japonez literele care urmează după S determină destinația tranzistorului. Astfel A desemnează tranzistori de audiofrecvențe p-n-p, iar B de radiofrecvență același tip. Literele C și D determină tranzistori n-p-n de radio respectiv audiofrecvență.

Cunoscînd cele cîteva date exprimate mai sus se va putea face mai ușor identificarea tipurilor de tranzistori.

Receptor simplu pentru benzile de 40 și 80 m

Receptorul prezentat în articolul de față permite recepționarea semnalelor de tip A1, A3 și A3J în benzile de 80 și 40 m, fiind destinat radioamatorilor începători, care au experimentat însă construcții mai simple de receptoare cu reacție sau superreacție. Aceasta ar putea constitui prima încercare de construcție a unui receptor superheterodină care oferă avantajul simplității și totodată rezultate mai mult decît satisfăcătoare față de numărul redus de tuburi utilizate.

Analizînd schema de principiu, remarcăm că este vorba de o superheterodină în care s-au folosit tuburi duble cu funcțiuni multiple. Circuitul de intrare este acordat independent și acoperă o gamă de frecvențe de la 3,5 la 8 MHz, în timp ce oscilatorul are în fiecare dintre cele două poziții ale comutatorului K1 o plajă de acord de numai 400 kHz. Acest lucru pentru a avea o extensie cît mai mare a benzilor de radioamatori.

Etajul schimbător de frecvență este echipat cu tubul ECF82 la care trioda este folosită ca oscilator pe o frecvență mai mare decît semnalul recepționat, iar pentoda ca mixer. Cel de-al doilea etaj utilizează tot un tub ECF82, pentoda lucrînd ca detector cu reacție, iar trioda ca oscilator de bătăi pentru recepționarea semnalelor de tip A1 și A3J.

Deși la prima vedere utilizarea reacției într-un receptor superheterodină pare anacronică, în cazul de față, în condițiile lipsei unui etaj amplificator de frecvență intermediară, ea este binevenită, dînd posibilitatea unei amplificări mari și unei selectivități satisfăcătoare pentru recepționarea semnalelor telegrafice nemodulate. Controlul reacției se face cu potențiometrul P1 montat în circuitul de ecran al tubului detector. Reglînd acest potențiometru înaintea pragului de oscilație curba de selectivitate devine foarte ascuțită, obținîndu-se efectul de «single signal». Oscilatorul de bătăi pentru recepționarea semnalelor telegrafice nu este cuplat direct, deoarece tubul detector și cel oscilator sînt în același balon, iar capacitatea la soclu și în tub este suficientă pentru a face cuplajul respectiv.

Amplificarea audio este asigurată de cele două triode cuplate RC și poate fi controlată cu potențiometrul P2. Primarul unui transformator de ieșire este folosit ca sarcină anodică pentru tubul V3b împreună cu casca, care este cuplată printr-un condensator de 0,02 MF încercat la o tensiune de cel puțin 750 V. Redresorul pentru alimentarea receptorului este clasic. Transformator de rețea se poate folosi unul cumpărat din comerț, ca de exemplu cele folosite la aparatele de radio «Balada», «Concert» etc.

Pentru construcția receptorului se va folosi un șasiu de aluminiu de 25 × 20 × 5 cm, cu un panou frontal de 26 × 16 cm. Bobinele L1 și L2 se vor fixa rigid de șasiu, iar legăturile vor fi cît mai scurte cu putință. Întrucît capacitățile parazite între legături, piesele învecinate etc. pot modifica rezonanța circuitelor, este indicat să se verifice frecvențele de rezonanță «la rece» cu ajutorul unui grid-dipmetru, și dacă e cazul să se modifice în mod corespunzător numărul de spire.

Modificarea transformatorului de medie frecvență este foarte simplă și constă din bobinarea a 30 de spire, sîrmă emailată de 0,2 mm, lîngă bobinajul de grilă. Aceste spire vor fi fixate apoi cu ceară de albine amestecată cu parafină, în părți egale.

Legăturile vor fi făcute cu sîrmă groasă, evitîndu-se suspendarea pieselor în aer, în care scop se vor utiliza reglete și cose. Pentru filamente și alimentări este bine să se folosească conductori ecranați care, pentru ușurința cablajului, vor fi instalați în prealabil. Un aspect mai ordonat se va obține dacă aceste legături se vor duce urmărind muchiile șasiului. Atragem atenția că, spre deosebire de aceasta, legăturile prin care trece radiofrecvența se vor duce cît mai scurt posibil. Cînd montăm un soclu în șasiu să judecăm mai întîi în ce parte este plasată grila de comandă și în care anodul, pentru a-l orienta de așa manieră încît conexiunile să nu traverseze soclul dintr-o parte într-alta.

Pentru carcasele bobinelor L1 și L2 recomand folosirea cutiuțelor de medicamente din polistiren care sînt foarte adecvate scopului de față. Cînd cablajul a fost terminat și verificat se măsoară tensiunile la soclurile tuburilor, după care, în caz că totul este în ordine, acestea se pot introduce în soclu și se poate trece la reglajul final.

Alinierea receptorului este foarte simplă și se poate face cel mai bine cu ajutorul unui generator de semnal acordat pe 455 kHz astfel: se leagă la masă grila tubului V1b, iar ieșirea generatorului de semnal se conectează între grila tubului V1a și masă, după care se reglează miezurile de fier ale transformatorului TR-MF pentru audiția maximă. În acest timp potențiometrul P1 va fi așezat la jumătatea cursei dintre pragul de oscilație și masă. O dată transformatorul de medie frecvență acordat corect, se desface scurtcircuitul de la grila tubului oscilator V1b, se deconectează generatorul de semnal, se introduce antena în borna respectivă și se face apoi acordul pe o stație oarecare din bandă, comutatorul K1 fiind pe una din cele două poziții. După aceasta se reglează condensatorul C1, care are axul scos în afara panoului frontal, pentru maxim de audiție.

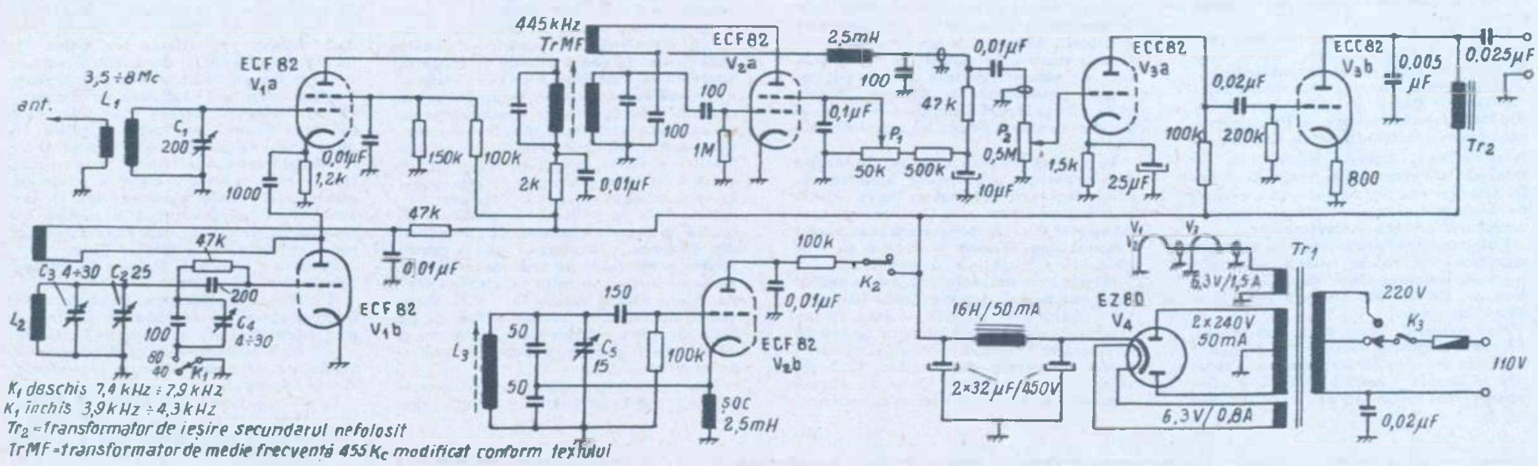
Se repetă reglajul pentru cealaltă poziție a comutatorului K1, notîndu-se de fiecare dată pozițiile condensatorului variabil C1. Manevrarea condensatorului C1 atrage după sine o ușoară variație a frecvenței oscilatorului. De aceea se va regla C1 mai întîi pe mijlocul benzii după fîșîitul maxim produs în cască, după care nu se mai umblă decît la C2, pe al cărui ax este montat butonul cu demultiplicare.

Oscilatorul pentru bătăi se reglează astfel: se pune condensatorul C5 la jumătate, după care se manevrează potențiometrul de reacție P1 astfel încît etajul detector să intre ușor în reacție. Din reglarea miezului bobinei L3 se aduce frecvența oscilatorului de bătăi pe «zero beat».

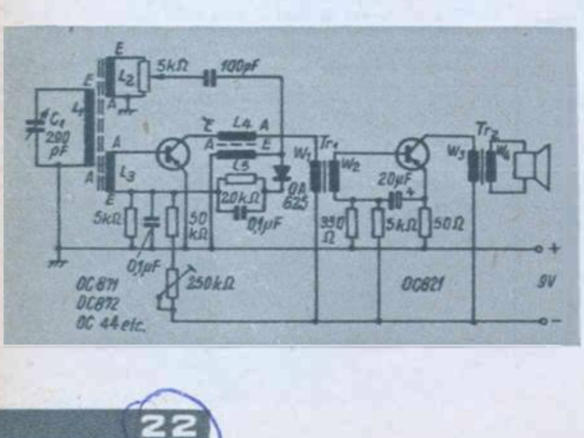
Capetele benzilor de 40 și 80 m se reglează din condensatorii semivariabili C3 și C4.

Alinierea transformatorului de medie frecvență se poate face și fără ajutorul unui generator de semnal astfel: se acordă receptorul pe banda de 40 m pe o stație de radiodifuziune (sînt destule) după care se reglează miezurile transformatorului de medie frecvență pentru audiția maximă în cască. Pentru restul reglajelor se va proceda ca mai sus. Rezultatele depind în mare măsură de reglajul corect efectuat, de aceea se va acorda o deosebită atenție acestei părți atît de importantă în orice receptor. Bobinele se fac pe carcase de 25 mm diametru cu sîrmă de cupru emailat de 0,3 mm diametru. Toate bobinajele vor fi spiră lîngă spiră. Pentru L3 se va utiliza o bobină cu miez de la un vechi transformator de medie frecvență de 455 kHz. L1 va avea 26 spire iar bobina de antenă 6 spire bobinate la distanța de 8 mm de la L1. L2 va avea 23 spire, iar bobina de reacție 8 spire bobinate la distanța de 4 mm de L2.

Dan ANTONI
YO3ZA



RADIORECEPTOR REFLEX



Construcțiile simple cu 1—3 tranzistori au readus în discuție montajul reflex. Economic, dar cu amplificare destul de bună, acest montaj oferă rezultate mulțumitoare și este preferat mai ales în cazul miniaturizărilor. Schema alăturată prezintă un montaj publicat de revista «Funkamateur». Montajul conține doi tranzistori; primul trebuie să fie unul de tipul celor care lucrează în radiofrecvență iar cel de-al doilea în audiofrecvență. T1 poate fi OC871, OC872, OC44, P401, P402, iar T2 OC821, P6 sau corespondentele de fabricație indigenă. Primul etaj lucrează ca amplificator de radiofrecvență și audiofrecvență, detecția fiind asigurată de o diodă. Aparatul posedă un singur circuit acordat, cel de intrare, fiind prevăzut cu reacție. Amplificatorul de radiofrecvență are în colector un transformator neacordat cu un cuplaj strîns format din L4 și L5. Înfășurările L1, L2 și L3 se realizează pe bare de ferită cu diametrul de 8 mm lungi de 100 mm avînd și rolul de antenă magnetică. L1 conține 40 spire. L2 — 7 spire și L3 — 6 spire cu liță de radiofrecvență. Înfășurările din colectorul primului tranzistor se realizează pe o carcasă cu miez feros și conțin fiecare cîte 1 000 spire din conductor de cupru emailat de 0,1 mm. Transformatorul se poate realiza și pe o carcasă tip «oală» în care caz va avea 250—300 spire cu aceeași sîrmă. Cele două transformatoare se realizează pe un miez din tole de mici dimensiuni avînd o secțiune de 0,25 — 0,5 cm². Înfășurările conțin: W1 — 2 400 spire cu 0,06 CuEm; W2 — 800 spire cu 0,08 CuEm; W3 — 1 000 spire 0,08 CuEm și W4 — 70 spire CuEm 0,2 mm.

La montarea aparatului se va avea în vedere faptul că bobinele din colectorul primului tranzistor trebuie să aibă axa perpendiculară pe bara de ferită și să fie suficient de depărtată spre a înlătura eventuale influențe.

Circuitul de reacție se reglează potențiometric. Alegerea punctului optim de funcționare și deci a regimului etajului reflex se face rotind cursorul potențiometrului de 250 kiloohmi din circuitul bazei. Axul acestui potențiometru este prevăzut cu o tăietură pentru manevrarea cu ajutorul șurubelniței.

Punerea în funcțiune și reglarea aparatului nu implică dificultăți, montajul fiind destul de simplu.

(După Funkamateur Sonderausgabe 1965)

ÎN

Vulpi în pădurea Păuleşti? Localnicii nu-şi amintesc să fi văzut asemenea vietăţi prin desişurile pădurii, care, în ultimii ani, a devenit un adevărat parc de agrement pentru ploieşteni, cam tot aşa cum e Băneasa pentru bucureşteni.

Şi totuşi... printre radioamatorii din Ploieşti se foloseşte curent expresia: «după-amiază, mergem la Păuleşti la vînătoare de vulpi».

...Iată-ne în autobuzul care se îndreaptă spre pădure. Emiţătoare, antene, căşti, baterii, receptoare de diferite forme (predomină cele tip «pistol») înghesuite pe scaune, ne incomodează vizibil, dar nimeni nu se formalizează din cauza asta.

îmbie cu bere rece şi mese libere, dar rezistam cu bărbăţie ispitei...

«Vulpile» au pornit să se ascundă. În jumătatea de oră pe care o mai au la dispoziţie «vînătorii» îşi verifică aparatele de recepţie. Printre aceştia sînt şi campionii republicani Virgil Molocea şi Iulian Scărlătescu. Ambii se antrenează regulat, cu multă conştiinciozitate. Alături de ei se pregătesc şi o serie de tineri care, în ultimul timp, au îndrăgit această interesantă activitate tehnico-sportivă: Albert George (Y09-8521), strungar la Uzinele 1 Mai, Ion Macovei, muncitor petrolist la Rafinăria Brazi, studentul Aurel Rusu (Y09AFY, pasionat în ultimul timp şi pentru emisia în SSB)

vulpi-

...esc direcţia şi pornesc

... unul, scotocind tufişurile. Cei experimentaţi se descurcă mai uşor. Începătorii, mai greu. După ce «vulpile» sînt găsite, tovarăşii Molocea şi Scărlătescu ţin o adevărată lecţie în care împărtăşesc începătorilor, cu exemplificări practice, din experienţa lor competiţională.

Au început să se lase umbrele înserării. Obosiţi şi însetaţi (au alergat aproape 10 km) «vînătorii» şi «vulpile» pot bea, în sfîrşit, o bere rece. Cu toţii sînt mulţumiţi. A fost un antrenament reuşit şi o destindere plăcută după orele de muncă.

— Mîine, dacă e timp frumos, ne întîlnim tot la staţia autobuzului!...

RIV.

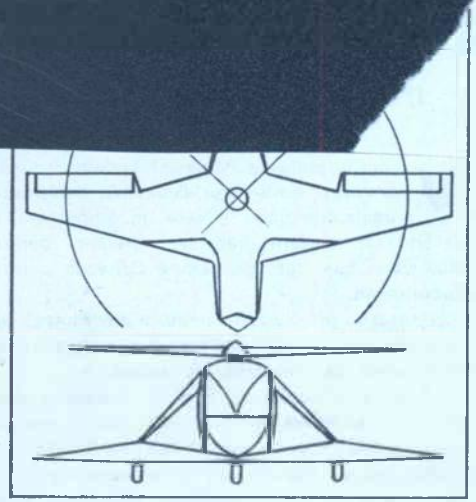


... avionul va avea nevoie de 13 minute. În varianta de lux TU-154 va transporta 128 pasageri, iar în varianta turist 164 pasageri. El va fi utilat cu aparatura cea mai modernă de navigație, pentru zbor pe orice timp și în condiții meteorologice grele.

IAK-40 este preconizat a înlocui în exploatare avioanele LI-2, IL-14, An-24 și An-2, pe liniile aeriene interne, fiind un aparat de mare serie, economicitate sporită și cu posibilități de utilizare a unor terenuri variate, chiar fără piste de beton. El va fi construit tot în două variante, pentru 24 și 38 pasageri, avînd o rază de acțiune de 1 000 pînă la 2 000 km și o viteză de drum de 750 km/oră. IAK-40 va fi echipat cu două motoare cu reacție de cîte 4 500 CP fiecare, așezate lateral, și un motor de 1 500 CP așezat pe fuzelaj.

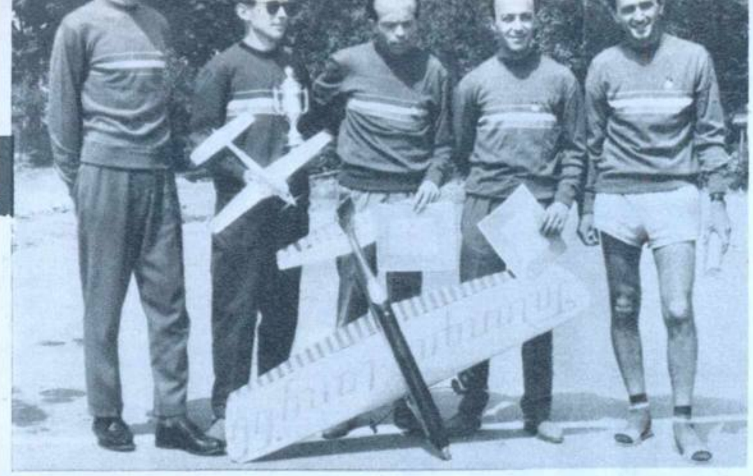
În cea de-a doua fotografie poate fi văzută macheta avionului IAK-40 — cu aripi drepte, așezate în partea din spate a fuzelajului. Ca și TU-154 el va fi echipat cu aparatură pentru zbor pe orice vreme. Cele două aparate, împreună cu alte proiecte aflate în studiu, vor contribui la extinderea pe scară largă a transportului aerian sovietic.

V.T.



La aeromodelism:

O FINALĂ SUB AŞTEPTĂRI



Campionii republicani pe acest an la aeromodele captive (de la stînga la dreapta): Mihai Muscă — categoria machete; Ştefan Purice — categoria viteză 2,5 cmc: Alexandru Bedo şi Bela Sebe — categoria curse; George Craioveanu — categoria acrobaţie.



Soţii Elvira şi Ştefan Purice, pregătindu-se pentru start.

Finala campionatului republican de aeromodele din acest an, desfăşurată în Capitală, pe pista care mai mirosea încă a asfalt încins, din Parcul Copilului, a reunit din nou la start pe cei mai buni constructori de aparate de zburat conduse prin cablu. Întrecerile au fost aşteptate cu un interes deosebit. După cîţiva ani de cînd performanţele naţionale în aceste categorii de modele abia «se mişcă» — deşi pe plan mondial ele au progresat vertiginos — se părea că ediţia de la Bucureşti va «sparge gheaţa» şi că aeromodeliştii vor lua cu asalt recordurile existente. Aceasta în primul rînd pentru că, dintr-un recent sondaj, s-a constatat că în perfecţionarea aparatelor s-au făcut paşi mari; iar în al doilea rînd datorită iniţiativei comerţului de stat de a pune în vînzare motoraşe pentru aeromodele, corespunzătoare cerinţelor actuale.

Iată însă că surpriza nu s-a produs. Modelele — unele din ele adevărat opere de artă — pe care cei peste 50 de concurenţi le-au aliniat la start, nu au înregistrat rezultatele aşteptate. În categoria viteză — motoraşe de 2,5 cmc — cea mai bună performanţă realizată a fost doar de 210 km/h (Ştefan Purice — Bucureşti) în timp ce recordul republican este de 220 km/h (Elvira Purice), iar recordul mondial de 241 km/h. În categoria curse din opt echipaje prezentate în probele preliminare numai şase s-au calificat iar în finală numai unul singur a reuşit să termine în bune condiţii cele 100 de ture ale probei, într-un timp de 6 min. 32 secunde (Sebe Bela — pilot şi Alex. Bedo — mecanic — regiunea Mureş-Autonomă Maghiară). Timpul cel mai bun realizat a fost de 5 min. 32 sec, în preliminarii, de echipajul Silex Carol-H. Uve — Braşov.

În categoria acrobaţie rezultatele au fost mai bune, pe locul I situîndu-se George Craioveanu—Buc. cu 1267 puncte, dar ultima probă, cea de machete zburătoare, a fost din nou sub aşteptări. Din cele şase modele numai unul singur a executat şi program de acrobaţie (Mihai Muscă—Cluj) cu toate că au fost cîteva machete impecabil executate.

În legătură cu desfăşurarea etapei finale a campionatului şi mai ales cu motivele pentru care nu s-au realizat performanţe la nivelul calităţii modelelor, am solicitat părerile unor specialişti:

Gheorghe Ciomo — maestru al sportului — din echipa regiunii Crişana:

— Se poate aprecia că mulţi dintre constructorii noştri de aeromodele au realizat, pentru acest campionat, aparate de o înaltă valoare tehnică, echipate cu motoare corespunzătoare. Ceea ce a lipsit însă sportivilor a fost antrenamentul, factor esenţial în realizarea unor performanţe înalte. De ce? Pentru că aeromodelismul nu este suficient sprijinit, prin asigurarea unei baze tehnico-materiale corespunzătoare şi mai ales prin amenajarea unor terenuri pe care modelele să fie scoase la zbor. Echipa noastră de pildă nici măcar n-a putut încerca aparatele cu care s-a prezentat la concurs, datorită faptului că nu avem un teren adecvat. Sîntem bucuroşi însă că în acest an se va construi şi la Oradea o pistă de aeromodele, aşa că în ediţia viitoare a campionatului vom demonstra că numai lipsa de antrenament este cauza rezultatelor nesatisfăcătoare de acum. În ce priveşte partea organizatorică a întrecerilor de la Bucureşti, Federaţia Română de Aviaţie, Comisia orăşenească de aeromodelism şi Consiliul asociaţiei Griviţa Roşie merită felicitări pentru strădaniile depuse.

Gheorghe Dumitrescu — arbitru — instructor de aeromodelism la secţia Griviţa Roşie:

— Sub aspect organizatoric, concursul a fost reuşit. Modelele prezentate au fost frumoase, dar rezultatele sub aşteptări. Cauza, ca şi în anul trecut, este aceeaşi: lipsită de antrenament, din lipsă de terenuri. Iată însă că în oraşul Bucureşti a fost amenajată prima pistă betonată. Cînd a început concursul asfaltul de pe ea abia se răcise. Ea a fost construită de către asociaţia Griviţa Roşie, cu sprijinul Federaţiei Române de Aviaţie şi prin munca entuziastă a unui grup de aeromodelişti. Locul I pe echipe cîştigat de sportivii noştri este doar un aconto pentru performanţele cu care vom răsplăti eforturile depuse în amenajarea terenului.

Ion Bobocel — şeful sectorului de aeromodelism şi navomodelism din Aeroclubul Central — arbitru principal:

— Concursul despre care vorbim nu a fost pregătit cum se cuvine în sensul că în puţine cazuri etapele preliminare au fost organizate la datele fixate şi în condiţiile cerute de regulamentele în vigoare. Şi acolo unde ele s-au ţinut, întrecerile au avut loc pe terenuri necorespunzătoare. Unele consilii ale asociaţiilor sportive şi unii activişti ai consiliilor raionale şi regionale UCFS, care răspund de aeromodelism, privesc acest sport cu superficialitate, considerîndu-l minor şi fără perspective. În consecinţă nu ţin întotdeauna seama de instrucţiunile primite privind organizarea activităţii şi a competiţiilor în cele mai bune condiţii. Pot fi citate regiunile Galaţi, Bacău şi mai ales Iaşi (unde există o minunată pistă de aeromodelism) care nici nu au participat la campionat. De asemenea, regiunea Braşov, unde din cauza unor neînţelegeri dintre comandantul aeroclubului regional — Romeo Vlădescu — şi unii aeromodelişti, a fost formată o echipă incompletă care a fost trimisă la etapa finală a campionatului.

Pentru a înlătura aceste deficienţe şi a rezolva principala greutate care frînează dezvoltarea acestui sport — lipsa de terenuri de antrenament şi lipsa unor materiale — sectorul de aeromodelism din Aeroclubul Central şi F.R.A. vor sprijini iniţiativele unor asociaţii şi consilii orăşeneşti şi regionale în organizarea unor secţii model şi în amenajarea unor terenuri pentru aeromodelism. În curînd vor fi construite piste betonate pentru aeromodelele captive la Tg. Mureş, Oradea şi Ploieşti. Există printre numeroşii iubitori ai acestui sport cu pronunţat caracter tehnic, constructori de o reală valoare. Ei trebuie sprijiniţi în perfecţionarea pregătirii lor pentru a putea deveni buni instructori ai maselor de aeromodelişti începători.

Apreciem aceste concluzii ca deosebit de importante pentru înregistrarea acelui «salt spre performanţele mondiale» şi în aeromodelism, alături de celelalte sporturi cu tradiţie la noi în ţară, care se bucură de un frumos prestigiu.

Viorel TONCEANU
Foto: Şt. CIOTLOŞ



În plin zbor.

Pe pista de decolare a fost aliniată flotila machetelor.

[redacted]

REZULTATE TEHNICE:

Viteză 2,5 cmc *(primii şase clasaţi): 1) Ştefan Purice — Buc. — 210 km/oră; 2) Elvira Purice — Buc. — 208 km/oră; 3) Gh. Dan — Buc. — 178 km/oră; 4) Anania Moldoveanu — Ploieşti — 178 km/oră; 5) Petre Horvath — Hunedoara — 176 km/oră; 6) Dumitru Ivancea — Braşov — 171 km/oră.*

Curse: *1) Sebe Bela — pilot, Al. Bedo — mecanic — Mureş-Autonomă Maghiară — 6 min. 32 sec.; 2) Nic. Misaros — pilot, Anton Nogy — mecanic — Crişana; 3) Silex Carol — pilot ... Uve — mecanic, Braşov.*

Acrobaţie: *1) George Craioveanu — ...uc. 1267 puncte; 2) Carol Silex — ...aşov — 1046 p; 3) Mihai Muscă — ...uj — 942 p.*

Machete: *1) Mihai Muscă — 681 p; ... Gh. Dan — 529 p; 3) Nic. Misaros — ... p.*

Clasamentul pe regiuni: *1) oraş ...cureşti — campioană republicană — ...2 p; 2) Crişana — 2842 p; 3) Bra... — 2570 p; 4) Cluj — 2279 p; ... Mureş-Autonomă Maghiară — 1981 ... 6) Ploieşti — 1384 p; 7) Hune...ara — 827 p; 8) regiunea Bucureşti ...2 p.*

Magazin

PIONIERII ÎNVAȚĂ CONDUCEREA KARTULUI



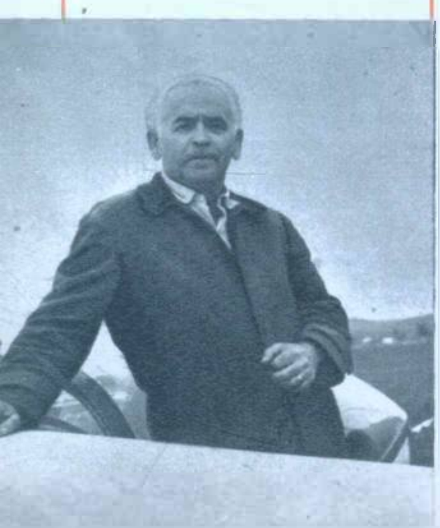
Cunoscutul constructor amator bucureștean Ioan Bobocel, șeful sectorului aeromodelism din Aeroclubul Central, a realizat un kart de dimensiuni reduse, care este echipat cu un motor de bicicletă (48 cmc; 1,5 CP). Mica mașină cîntărește numai 28 kg și poate obține o viteză maximă de 40 km pe oră. Ea are 1 202 mm lungime și 950 mm lățime. Cadrul a fost realizat din țeavă obișnuită cu diametrul de 17 și 22 mm. Pentru conducere, kartul este prevăzut cu volan tip manșă de avion și cu pedale pentru frînă, accelerație și ambreiaj.

Aproape în fiecare după-amiază, în curtea tovarășului Ioan Bobocel domnește o mare animație. Peste 20 de pionieri și școlari, în frunte cu fiul său Ionuț, în vîrstă de 10 ani (în fotografie la volan) învață conducerea kartului. O vizită recentă la locul unde se desfășoară lecțiile acestei originale școli de «automobiliști» amatori ne-a prilejuit intîlnirea cu constructorul și cu elevii săi, care executau cu dexteritate «opturi», viraje, mers în linie dreaptă etc. Am aflat că, după încheierea cursului, acești mici sportivi ar fi bucuroși să se întreacă într-o competiție de karting cu copii de vîrsta lor. Sînt cu toții în așteptarea unei invitații în acest sens.

36 DE ANI PE ARIPILE VÎNTULUI

Cine vizitează școala de planorism de la Dezmir (Cluj) nu se poate să nu-l găsească pe terenul de zbor pe tehnicianul electroradiolog Bartha Bela. Acest bărbat veșnic bine dispus, cu agerime în mișcări, este și astăzi, la cei 57 de ani, un nelipsit al aerodromului.

... Primul zbor l-a făcut în 1930, și de atunci pasiunea aviatică nu l-a mai părăsit. Are la activul său 1910 starturi și aproape 1 000 ore de zbor. Posedă categoria I-a de clasificare sportivă și, în afară de planorism (unde desfășoară munca de instructor voluntar), mai practică cu plăcere schiul și patinajul. Anul trecut, Bela-baci a ieșit la pensie. Acest eveniment n-a avut însă darul să-l întristeze, gîndindu-se că e un om bătrîn. Dimpotrivă, pensionarea i-a dat posibilitatea să poată sta mai multe ceasuri pe aerodrom, lîngă tovarășii săi de zboruri, lîngă planoarele care-i sînt atît de dragi și pe care le pilotează și astăzi cu multă măiestrie.





AUTOMOBIL FĂRĂ VOLAN

Pînă acum existau doar vehicule amenajate special pentru automobiliștii fără picioare sau cu un singur braț; nimeni nu avea curajul să renunțe definitiv la volan. Iată însă că Franz Eberhard din Heidelberg, care și-a pierdut ambele mîini într-un accident de muncă, și-a cumpărat un automobil cu schimbător de viteze automat, la care nu există pedală de ambreiaj și nici volan. Direcția mașinii este acționată prin piciorul sting, cu ajutorul unei pedale. Pentru pornire, automobilistul invalid apasă cu genunchiul pe un buton. Dacă vrea să frîneze, el acționează, prin împingere cu pieptul, pe o pîrghie instalată în locul volanului. Celelalte comenzi ale aparaturii de bord (lumini, claxon, ștergător de parbriz etc.) sînt manevrate cu ajutorul piciorului drept. Toate aceste modificări ale comenzilor [redacted]

Două cărți despre aviație

TRAIAN VUIA

În Editura Științifică a apărut o nouă lucrare de largă popularitate despre românul care, la 18 martie 1906, a realizat, la Paris, primul zbor din lume cu un aparat mai greu decît aerul, propulsat cu mijloace proprii de bord: Traian Vuia. Inginerul George Lipovan, autorul cărții, cunoscut cititorilor noștri din alte volume despre Vuia, ca și din articolele publicate în presă, este nu numai un cunoscător al biografiei marelui inventator și constructor. El a fost un apropiat prieten al bănățeanului Vuia. Nu este de mirare că acesta i-a împărtășit din gîndurile și preocupările sale, că i-a făcut unele declarații care constituie adevărate profesiuni de credință. Iată, de pildă, ce-i spunea Vuia despre opera sa: «Ce importanță are cine a făcut un lucru? Important este că el există. Eu nu am căutat niciodată gloria, fiindcă știu că gloria pierde adesea pe om».

«Eu nu lucrez pentru gloria mea personală, ci lucrez pentru gloria geniului uman».

Cît de vibrant sună aceste cuvinte rostite de omul care s-a ascuns tot timpul, cu modestie, în umbra creațiilor sale.

Cartea «Traian Vuia», de ing. G. Lipovan, însoțită de o bogată ilustrație, este un omagiu adus pionierului aviației românești, cu prilejul împlinirii a 60 de ani de la primul zbor. Merită a fi subliniat faptul că prezentarea grafică a acestei lucrări este deosebit de îngrijită.

V.T.

PASĂREA DE FOC

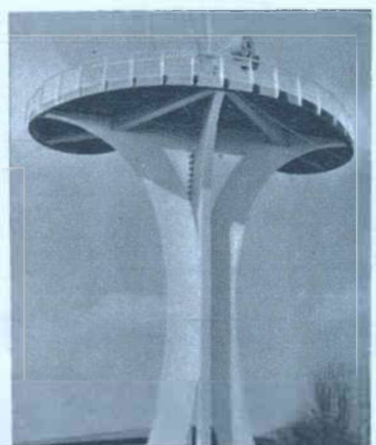
Tot Editura Științifică a tipărit și lucrarea «Pasărea de foc», scrisă de Ion Gudju și Gheorghe Iacobescu. În cele peste 100 de pagini, însoțite de fotografii și desene sugestive, cei doi autori prezintă cititorilor momentele decisive din istoria avionului și a zborului, încearcă să aducă — după propria lor mărturisire introductivă — un modest omagiu pionierilor-eroi, care au scris o măreață epopee: drumul omului spre stele.

Prima parte a lucrării, alcătuită pe baza unei largi documentări, vorbește despre cele dintîi licăriri ale ideii de zbor în mintea unor geniali precursori, despre întîile izbînzi și înfrîngeri, despre apariția avionului, balonului și rachetelor. O subliniere aparte o capătă aici explicarea unor noțiuni de bază din teoria avionului și a zborului, prezentarea diferitelor tipuri de aparate de zburat, precum și contribuțiile românești în această privință. Ultimul capitol este închinat aviației secolului nostru, în care cercetările teoretice și încercările practice au căpătat un caracter tot mai științific și mai realist, conducînd la impresionantele realizări din zilele noastre.

Aviatori de profesie, trăind nemijlocit, cîteva decenii, atmosfera aerodromului și a zborului, Ion Gudju și Gheorghe Iacobescu au turnat în rîndurile așternute pe hîrtie nu numai un prețios bagaj de informație tehnică, ci și multă pasiune, un suflu ce atinge uneori lirismul. De aceea, cartea scrisă de ei, intitulată sugestiv «Pasărea de foc», se citește cu plăcere, fiind instructivă și educativă în aceeași măsură.

D.L.

ANTENĂ METEOROLOGICĂ SPAȚIALĂ

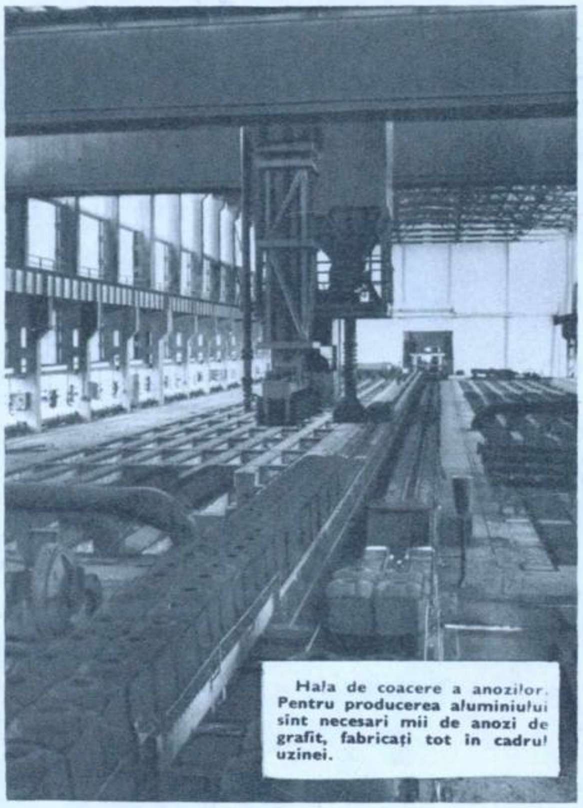


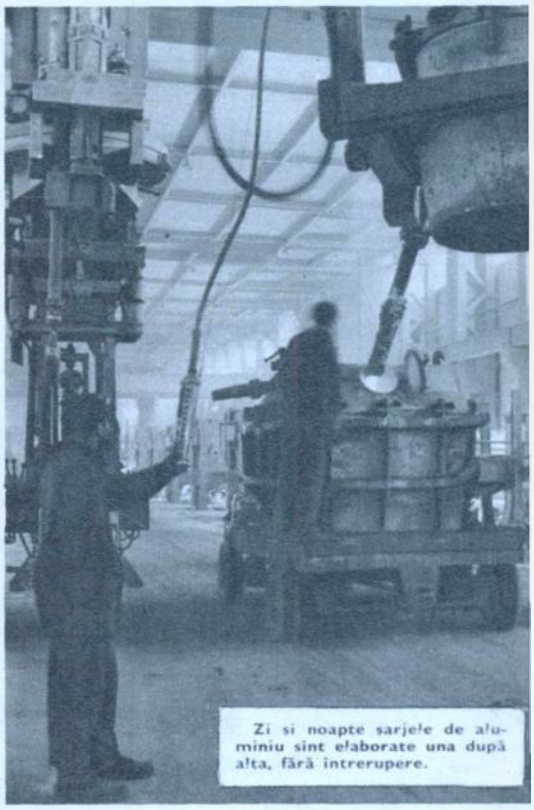
În localitatea franceză Lannion au fost terminate de curînd lucrările de construcție ale acestui turn de beton (vezi fotografia), destinat Centrului de meteorologie spațială. Pe platforma sa a fost montată o mare antenă de construcție specială, destinată a recepționa semnalele și fotografiile pe care le transmit sateliții meteorologici. Cu ajutorul acestei antene, meteorologii centrului au și captat fotografiile unor mase de nori care se deplasau din direcția Dakar (Africa) spre Groenlanda. După aprecierile specialiștilor se pare că centrul de meteorologie spațială din Lannion poate deveni, datorită aparaturii ultramoderne cu care este echipat, punctul de joncțiune între centrele meteorologice [redacted]

UZINA DE ALUMINIU SLATINA

ALRO

ALUMINIU ROMÂNESC


Hala de coacere a anozilor. Pentru producerea aluminiului sînt necesari mii de anozi de grafit, fabricați tot în cadrul uzinei.


Zi și noapte șarjele de aluminiu sînt elaborate una după alta, fără întrerupere.

Un șir de construcții din sticlă, oțel și beton cu o linie arhitectonică modernă și elegantă, strălucind în soare, așa se înfățișează vizitatorului noua Uzină de Aluminiu din Slatina. Prin intrarea în funcțiune a acestei importante întreprinderi, micul oraș de pe malul stîng al Oltului a devenit un nou centru industrial al României Socialiste.

De la prima șarjă de aluminiu — elaborată la 30 iunie 1965 — a trecut numai un an și două luni; totuși, în prezent, tînărul și harnicul colectiv al uzinei își depășește cu regularitate planul de producție, atît cantitativ cît și calitativ. Astfel numai în primul semestru al acestui an s-au realizat, peste plan, mai bine de 1 400 tone aluminiu.

Puritatea metalului produs este de 99,5 la sută și, în parte, chiar de 99,7 la sută, fiind un aluminiu de calitate excepțională.

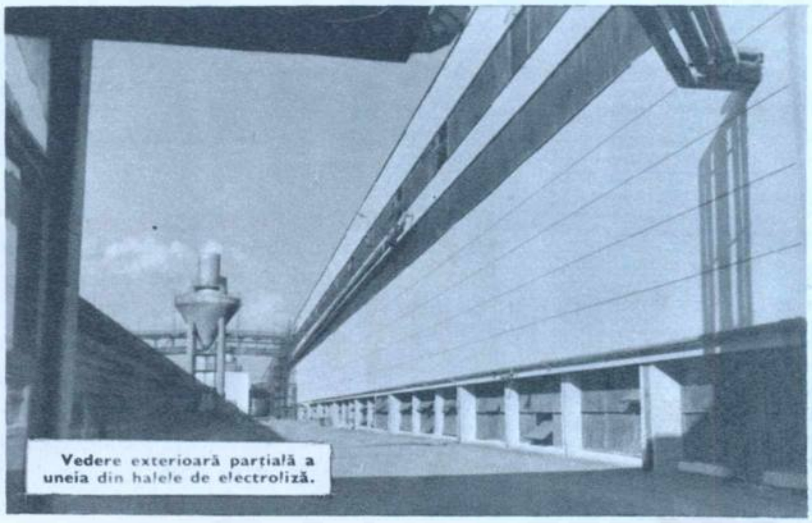
*

Civilizația nu ar putea fi concepută fără aluminiu, acest metal alb-strălucitor, ductil, maleabil și, mai ales, cu o densitate neobișnuit de mică: numai 2,56 față de 7,88 a fierului și 8,92 a cuprului. Cu alte cuvinte o piesă din aluminiu este de trei ori mai ușoară decît una din fier, iar un cablu de înaltă tensiune este de aproape patru ori mai ușor decît unul confecționat din cupru.

Așa se explică faptul că, astăzi, pe plan mondial, nevoia de aluminiu este din ce în ce mai mare. Aluminiul înlocuiește tot mai mult oțelul, cuprul, precum și alte metale și aliaje, în construirea a numeroase mașini și agregate. În prezent automobilele, tractoarele, avioanele, motoarele electrice, rețelele energetice și chiar modestele articole de menaj consumă din ce în ce mai mult «metal alb».

Producerea aluminiului este un lucru destul de greu și complicat. Numai o țară care posedă o industrie puternică, multilateral dezvoltată, este în măsură să fabrice acest prețios metal. Iată un singur amănunt. Fiecărei tone de aluminiu îi este necesară, pentru a fi produsă, 14 500 Kw/h. Un calcul simplu ne arată că uzina din Slatina are nevoie, ea singură, de mai multă electricitate decît un mare oraș cu o populație de peste un milion de locuitori. Așa se explică de ce, spre Slatina, converg dinspre răsărit, miazănoapte și apus, străbătînd munții, pădurile și cîmpiile, liniile de înaltă tensiune ale magistralelor electrice care transportă uriașa cantitate de energie electrică necesară uzinei.


Vagoane de o construcție specială aduc materia primă spre marile silozuri ale uzinei.


Vedere exterioară parțială a uneia din halele de electroliză.

UZINA DE ALUMINIU SLATINA ALRO

ALUMINIU ROMÂNESC

Aici la Slatina își dau în mod simbolic mîna minerii care extrag bauxita din Munții Apuseni, muncitorii de la Oradea, care transformă minereul în alumină — o pudră albă și fină — inginerii și tehnicienii care deservesc termocentralele de la Paroșeni, Fîntînele, Ișalnița, Brazi.

Procesul de producție în această ultramodernă întreprindere este în întregime automatizat. În uriașele hale, lungi de sute de metri, aproape nu există oameni; ici și colo cîte un tehnician urmărește atent tablourile de comandă cu becuri colorate, care indică diferitele faze ale procesului de producție. Oamenii nu se văd și totuși în cabinele sau cabinetele lor de lucru, ingineri, tehnicieni și muncitori de înaltă calificare conduc totul, știu în orice moment ce se întîmplă în uzină, pînă în cele mai mici amănunte.

Deși foarte tînără, Uzina de Aluminiu din Slatina își aduce, din plin, contribuția la dezvoltarea altor ramuri ale economiei naționale și în primul rînd la dezvoltarea industriei constructoare de mașini și industriei electrotehnice.

În viitorul apropiat această contribuție va fi și mai mare. De curînd au început lucrările de dezvoltare a capacităților de producție. Secțiilor de electroliză li se va adăuga o nouă hală, în care se vor produce, conform prevederilor din proiect, 25 000 tone aluminiu pe an. A început și construcția obiectivelor care vor deservi noua hală: cuptorul de coacere anozi și secția redresorilor cu siliciu.

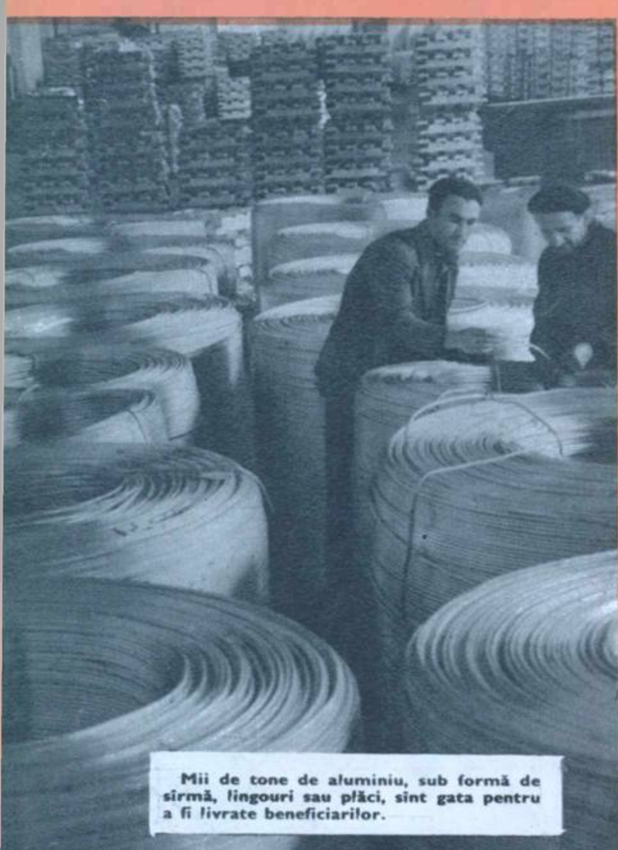
Planul de dezvoltare a uzinei prevede și dotarea actualei turnătorii cu încă trei cuptoare, dintre care unul electric, două noi silozuri pentru depozitarea aluminei, o stație de compresoare și alte construcții. Proiectele sînt făcute în țară, iar peste 70 la sută din volumul utilajelor și agregatelor vor fi produse de întreprinderi românești.



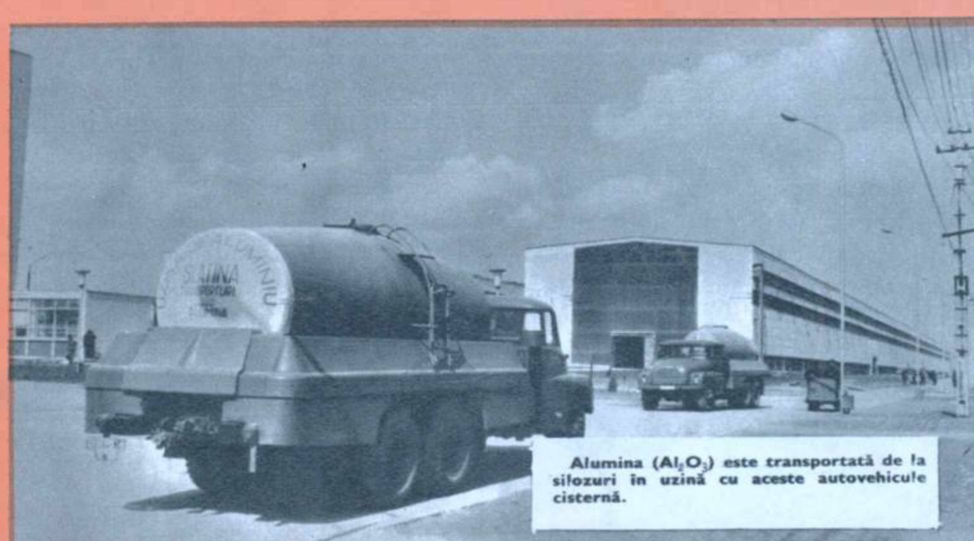
Vedere generală a Uzinei de Aluminiu Slatina.



Aspect parțial al uneia din sălile de electroliză. Cîmpul electric este aici atît de puternic încît orice obiect din fier se magnetizează.



Mii de tone de aluminiu, sub formă de sîrmă, lingouri sau plăci, sînt gata pentru a fi livrate beneficiarilor.



Alumina (Al_2O_3) este transportată de la silozuri în uzină cu aceste autovehicule cisternă.